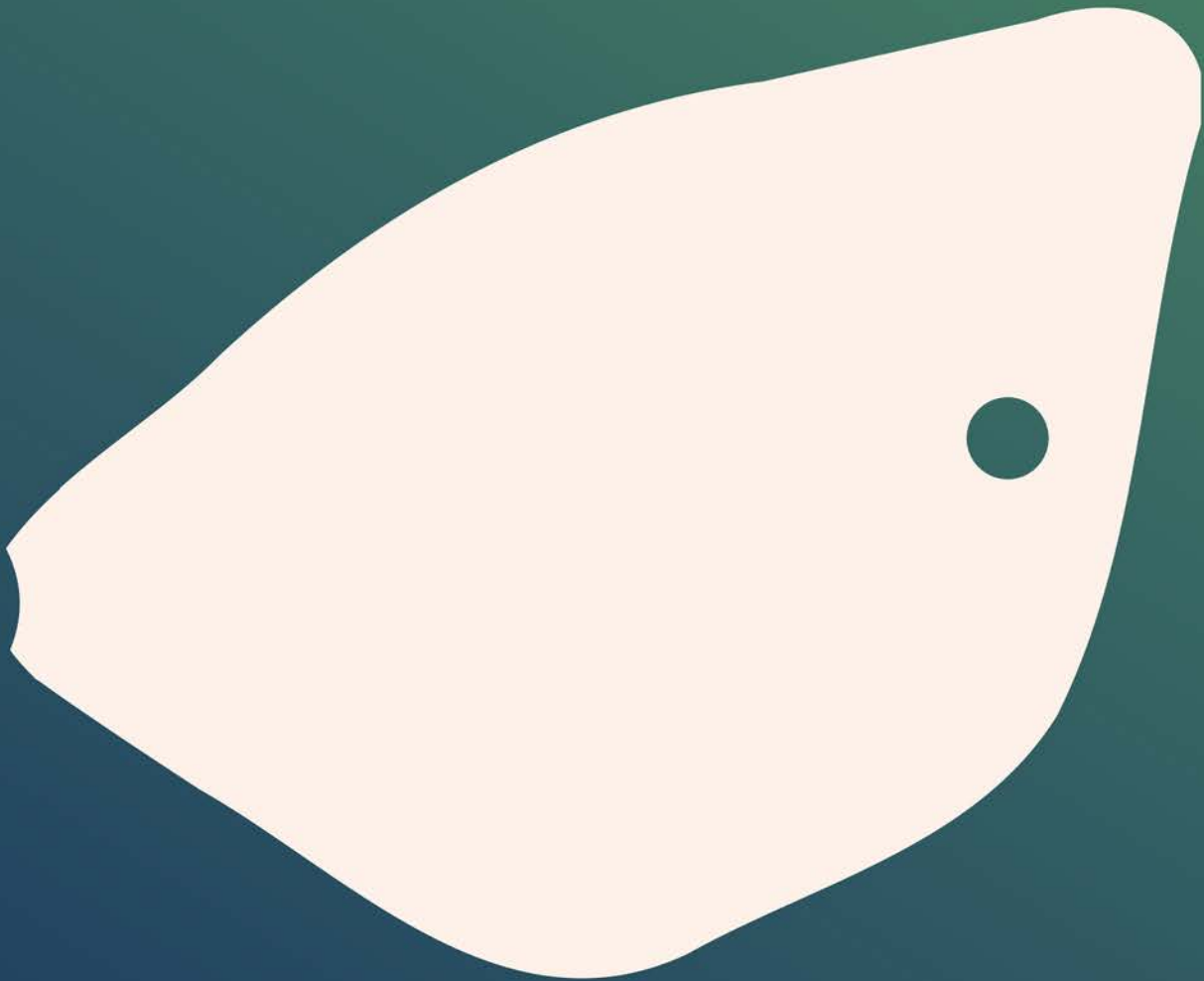


MAATREGELENBOEK

Stationsomgeving Hardenberg

Sterke, toekomstbestendige en leefbare kernen
waar mensen graag wonen, werken en leven in een
klimaatadaptieve omgeving





Voorwoord

In de Regio Zwolle bouwen we aan een toekomst waarin groei en leefbaarheid hand in hand gaan. Met het programma Stationsomgevingen werken zes middelgrote kernen en de provincies samen. Onze ambities: levendige en aantrekkelijke centra rond stations, waar wonen, werken en reizen op een slimme en duurzame manier samenkomen. Geen plannen van bovenaf, maar ontwikkelingen die passen bij het karakter van elke plek.

Hardenberg is zo’n plek. Ons stationsgebied wordt de komende jaren een levendig, groen en verbonden stadsdeel. Een plek waar je prettig woont, werkt, leert en reist. De komst van de Nedersaksenlijn en de vernieuwing van het station maken Hardenberg nog beter bereikbaar. Deze ontwikkeling is van grote betekenis. Voor Hardenberg én voor onze regio. Voor onze inwoners, onze ondernemers en maatschappelijke instellingen.

In 2040 is het stationsgebied een levendig en groen gebied. Jong en oud wonen er graag. Je vindt er een MAAKhal vol innovatieve ondernemers, horeca met terrasjes en veilige fietsroutes. Het station krijgt een onderdoorgang die het centrum, het ziekenhuis en omliggende wijken met elkaar verbindt. Dankzij deelvervoer en goede aansluitingen wordt het een plek waar je makkelijk overstapt en graag verblijft. In de stad Hardenberg bouwen we meer dan 2.000 nieuwe woningen. Daarvan komen er 450 tot 500 woningen in het stationsgebied. We maken ruimte voor innovatieve bedrijven, onderwijs en zorg. We leggen ook deze ontwikkelingen langs onze Groene en Gezonde Maatlat, zodat de openbare ruimte groen en klimaatadaptief is.

Als wethouder ben ik trots op de samenwerking met inwoners, partners en ondernemers aan deze ontwikkeling. Dit maatregelenboek is meer dan een plan. Het is een uitnodiging aan iedereen die mee wil bouwen aan een sterker Hardenberg en een toekomstgerichte regio.

We hebben er zin in – en gaan met lef en enthousiasme aan de slag!

Wethouder
Alwin te Rietstap

*Bestuurlijk opdrachtgever
Gemeente Hardenberg*



Leeswijzer

In dit gemeentelijke maatregelenboek zijn alle maatregelen opgenomen die bijdragen aan de verwezenlijking van de ambities en doelstellingen die voortkomen uit het Programma Stationsomgevingen als onderdeel van het NOVEX-gebied Regio Zwolle. Samen met het introductieboek en de vijf andere individuele gemeentelijke boeken vormt het samen het totale maatregelenpakket Programma Stationsomgevingen. In het maatregelenboek staan de specifieke projecten, plannen en investeringen die bijdragen aan de gezamenlijke en integrale opgaven op het gebied van wonen, economie, mobiliteit en klimaat.

Investeringsvolume

Om inzicht te krijgen in het investeringsvolume zijn de kosten van de maatregelen indicatief verkennend doorgerekend. De berekening is tot stand gekomen op basis van kengetallen en hedendaagse inzichten en uitgangspunten zover deze bekend zijn bij het opstellen van de maatregelen. In het totaalbedrag zoals deze zijn opgenomen per maatregel, zijn naast de all in bouwkosten ook de kosten voor de financiering, risico's, onvoorziene kosten en indexatie meegenomen. Ook is een inschatting van de plankosten gemaakt. Deze kosten samen noemen is het investeringsvolume. Alle bedragen zijn inclusief BTW. In de volgende fase gaan de gemeenten de businesscases opstellen. Naast investeringsramingen gaat het dan ook over het verkennen van de verschillende mogelijkheden van dekking (opbrengsten betaald parkeren, subsidies e.d.).

Versie februari 2026



Inhoud

Voorwoord	3
Introductie	6
Maatregelenpakketten.....	8
Maatregelenpakket 1 Het Station	12
Maatregelenpakket 2 De Stationsbuurt.....	22
Maatregelenpakket 3 Centrum Hardenberg.....	30
Maatregelenpakket 4 Hardenberg Oost	40
Maatregelenpakket 5 Middelgrote kern en de Streek	46

Hardenberg: belangrijke speler in de regio

Met ruim 63.500 inwoners en een verzorgingsgebied van meer dan 100.000 bewoners heeft de gemeente Hardenberg een belangrijke functie als streekcentrum voor Noordoost-Overijssel en omliggende kernen en gemeenten. De gemeente heeft zich ontwikkeld tot een krachtig maatschappelijk en economisch streekcentrum met vitale woonwijken en een sterk voorzieningenaanbod, waaronder winkels, horeca, scholen, een theater en ziekenhuis. Dankzij zijn strategische ligging tussen Drenthe, Twente en de regio Zwolle, de multimodale ontsluiting (weg, spoor en water) en de onderscheidende bedrijvigheid fungeert Hardenberg als een belangrijk logistiek en economisch knooppunt in de (grens)regio. De komst van de Nedersaksenlijn versterkt het belang van Hardenberg en de stationsomgeving als sterke schakel in het netwerk van Noordoost-Nederland.

Onze regionale positie behouden en uitbouwen

Hardenberg heeft de ambitie om in de periode tot 2040 een schaa sprong te maken. De sterke groei van inwoners en werkgelegenheid van de afgelopen jaren wordt doorgezet, ondersteund door een versterking van de multimodale bereikbaarheid. De economie is sterk en concurrerend. Met agro-food, een innovatieve maakindustrie en een bloeiende vrijetijdssector maakt de gemeente (boven)regionaal het verschil.

De vraag naar nieuwe bedrijfskavels blijft de komende 10 jaar onverminderd hoog (> 60 ha). De gemeente heeft binnen de Woondeal en de provinciale programmeringsafspraken een grote woningbouwopgave (400 woningen per jaar) en wil daar niet alleen door uitleglocaties maar ook door inbreiding in voorzien. De stationsomgeving van Hardenberg biedt unieke kansen om daar een betekenisvolle bijdrage aan te leveren.

Transformatie van de stationsomgeving

In de stationsomgeving Hardenberg komen veel beoogde ontwikkelingen samen, met name als het gaat om mobiliteit, zorg, wonen, onderwijs en (technisch) innovatief ondernemerschap:

- De mobiliteits-hub verbindt de regio, de kernen en buurten
- Nieuwe functies versterken het voorzieningenniveau
- Het woonprogramma van 500 woningen is aanvullend en onderscheidend
- Intensiveren van samenwerking bedrijfsleven-onderwijs
- Talentontwikkeling en behouden van talenten

- Een (klimaatadaptieve) kwaliteitsimpuls voor leefomgeving en brede welvaart
- Mobiliteit speelt een cruciale rol in het succes van de stationsomgeving. Het station wordt een hoogwaardig overstappunt met verbeterde infrastructuur, gestapelde fietsenstallingen, een ongelijkvloerse spoor kruising en comfortabele wachtvoorzieningen. De verschillende vervoersmodaliteiten en deelmobiliteit maken het station tot een uitnodigende, regionale hub die het reizigers makkelijk maakt om over te stappen.

We creëren op deze plek een bruisend verblijfsgebied, waar ondernemers hun krachten bundelen, in verbinding met onderwijs en overheden. Een vitale broedplaats voor creativiteit en innovatie, met een levendige mix van werken, voorzieningen en horeca en een aantrekkelijk woonmilieu voor nieuwe doelgroepen.

Onze bijdrage aan de regionale verstedelijkingsstrategie

Deze ontwikkeling draagt bij aan de NOVEX-verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle. De focus ligt op het creëren van een levendig gebied rond station Hardenberg als ‘warm hart’ van de regio. Dit is van cruciale betekenis voor de ontwikkeling van Hardenberg als streekcentrum en het geboden voorzieningenniveau. Deze ontwikkeling heeft een brede positieve uitwerking, breder dan alleen voor het stationsgebied. De regio, maatschappelijke instellingen, inwoners en ondernemers in onze gemeente profiteren ook van deze hoogwaardige mobiliteits- en verblijfs hub. Daarmee wordt de stationsomgeving een bruisend multimodaal regionaal knooppunt voor vervoer en bezoekers en een belangrijke schakel tussen de kernen, woonwijken, het centrumgebied, het ziekenhuis en de sportboulevard.

We doen het samen

De transformatie van de stationsomgeving Hardenberg is een belangrijke randvoorwaarde voor de krachtige doorontwikkeling van onze gemeente. Een belangrijke spil in de transitie die we samen met onze partners doormaken, waarvoor verschillende organisaties de handen ineen hebben geslagen. Dit momentum willen we absoluut benutten.

Hardenberg in de Regionale Sponsstrategie

Om binnen de Regio Zwolle de verstedelijkingsopgave klimaatrobuust te ontwikkelen moeten water en bodem leidend zijn. De Regionale Sponsstrategie is een integrale benadering van het bodem- en watersysteem die inzichtelijk maakt hoe we met de natuurlijke dynamiek kunnen meebewegen en de sponswerking kunnen verbeteren. Het verbeteren van de sponswerking heeft twee doelen: 1. het vergroten van de beschikbare watervoorraad om droge periodes te overbruggen en 2. het langer vasthouden en bergen van water om wateroverlast te voorkomen. Er zijn drie sponsprincipes die aansluiten op de ruimtelijke verschillen in het bodem- en watersysteem van een stroomgebied: vasthouden, vertragen en bergen.

Hardenberg is onderdeel van het stroomgebied Benoorden de Vecht en voor een gedeelte Vechtstromen. Hardenberg ligt op de hogere delen van het rivierdal van de Vecht. In het rivierdal wisselen lagere beekdalbodems en hogere dekzandruggen en welvingen elkaar af. Vanuit de sponsstrategie ligt de focus in dit gebied op het vasthouden van water op de hogere delen. De bijdrage van vasthouden op deze relatief kleine dekzandruggen is echter beperkt in vergelijking met grotere zandige ruggen en stuwwallen in de regio, zoals de Lemelerberg, met veel meer potentie om water vast te houden.

In het rivierdal van de Vecht zijn al veel bergingsgebieden gerealiseerd, waardoor de potentie van meer waterberging creëren daar beperkt is. Extra berging in het westelijk Vechtdal en in de beekdalen richting de Vecht kan de wateroverlast in het rivierdal echter wel wat verminderen.

Dit valt buiten de scope van het stationsgebied, maar al het water dat wordt vastgehouden en vertraagd, ontlast het systeem benedenstrooms, vooral tijdens piekafvoeren bij extreme neerslag.

Naast wateroverlast is ook droogte een uitdaging voor de hogere delen, omdat het daar niet mogelijk is om water aan te voeren. Deze gebieden zijn volledig afhankelijk van regen- en grondwater. Door in te zetten op het vasthouden en vertragen van water blijft gebiedseigen water langer beschikbaar tijdens droge periodes.

De gebiedsuitwerking Hardenberg Hazenbosch voor stroomgebied Benoorden de Vecht en Vechtstromen heeft

een vergelijkbare problematiek als de stationsomgeving Hardenberg, namelijk wateroverlast bij extreme buien. Zo blijft er veel water staan op de Lage Gaardenstraat nabij het station. Voor het centrum en omgeving heeft de gemeente Hardenberg ingezet op het afkoppelen van woningen van het riool en het aanleggen van een infiltratieriool. Een aantal straten rondom het station staan nog op de planning, waaronder de Lage Gaardenstraat.

Introductie

Kansen bundelen: waar wonen, mobiliteit, economie en klimaat samenkomen

De opgaven in Hardenberg zijn complex en sterk met elkaar verbonden. Woningbouw, mobiliteit, klimaatadaptatie en leefkwaliteit grijpen direct op elkaar in. Daarom werken we met maatregelenpakketten: bundelingen van projecten die elkaar versterken en samen bijdragen aan een toekomstbestendige stad. Elk pakket betreft een specifieke locatie en specifiek thema, waarbij afhankelijkheden bewust zijn meegenomen. Deze integrale aanpak maakt het mogelijk om kansen te benutten, knelpunten gezamenlijk op te lossen en gericht te sturen op de ambities uit de verstedelijkingsstrategie. Hardenberg heeft vijf maatregelenpakketten die we hieronder kort toelichten.

1. Het Station

Station Hardenberg groeit uit tot een hoogwaardige regionale mobiliteitshub, klaar voor de komst van de Nedersaksenlijn en daarmee duizenden extra reizigers. Met comfortabele overstapvoorzieningen, een aantrekkelijk stationsplein en goede verbindingen met stad en regio wordt het station een logisch én prettig vertrekpunt. De integratie van deelmobiliteit en duurzame infrastructuur

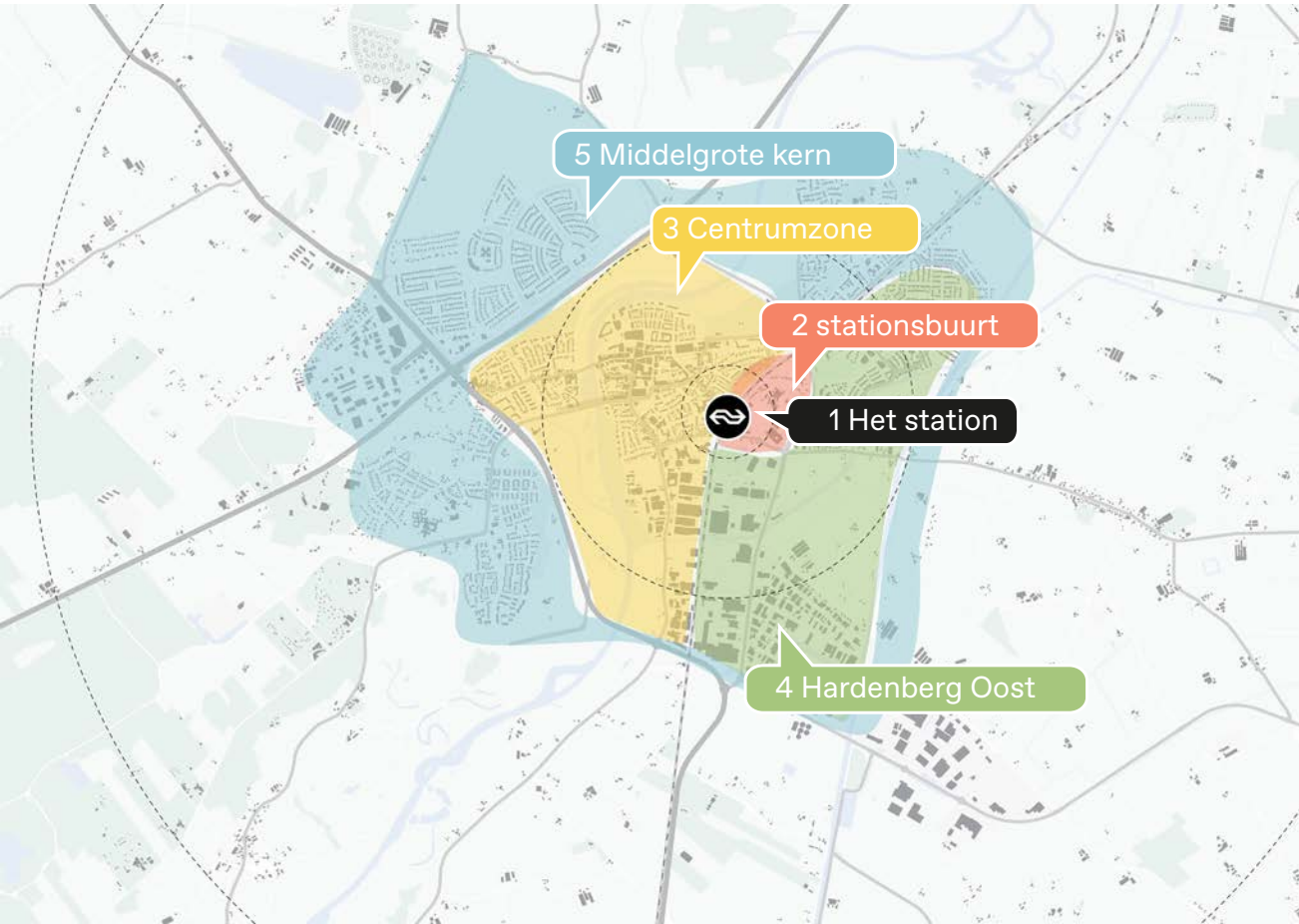
houdt de stad bereikbaar, ook bij groei. Dit is hét moment om te investeren in een toekomstbestendig knooppunt.

2. De Stationsbuurt

De stationsbuurt wordt een levendige stadsentree met ruimte voor wonen, zorg, onderwijs en innovatieve bedrijvigheid. De nabijheid van ziekenhuis en centrum maakt dit gebied uniek in de regio. De groene inrichting stimuleert gezondheid en ontmoeting en maakt deze plek een aantrekkelijke bestemming. De stationsbuurt is een wijk die Hardenberg versterkt én verbindt.

3. Het Centrum

Het centrum van Hardenberg ontwikkelt zich tot een aantrekkelijke verblijfsplek voor bewoners, bezoekers en ondernemers. Met groene pleinen, levendige winkelstraten en ruimte voor wonen en ontmoeten groeit het centrum mee met de stad. De herinrichting van de openbare ruimte en betere fietsverbindingen maken het centrum toegankelijker en toekomstbestendig. Dit is het visitekaartje van de stad in 2040.



4. Hardenberg Oost

Het oosten van Hardenberg combineert economische groei met duurzame mobiliteit. Door te investeren in mobiliteitshubs, veilige fietsroutes en goede OV-verbindingen wordt het aantrekkelijker om anders naar het werk te reizen. Dit versterkt het vestigingsklimaat én de bereikbaarheid van bedrijventerreinen. Zo blijft Hardenberg concurrerend én leefbaar.

5. Middelgrote Kern & Streek

De woningbouwopgave in Hardenberg en omliggende dorpen vraagt om slimme verbindingen met centrum en station. Hoogwaardige fietsroutes, een robuust busnetwerk en de ontwikkeling van hubs, waaronder de hub Slagharen, zorgen voor bereikbaarheid voor iedereen. Dit maakt het aantrekkelijk om ook buiten de stad te wonen én duurzaam te reizen. Zo bouwen we aan een inclusieve regio met gelijke kansen voor alle kernen.

Van gebiedsgerichte aanpak naar concrete maatregelen
De vijf pakketten omvatten 23 maatregelen om deze ruimtelijke opgaven aan te pakken. De maatregelen variëren van woningbouwprojecten en mobiliteitsoplossingen tot vergroening van de openbare ruimte, waterveiligheid en economische ontwikkeling. Zo realiseren we 2.830 – 2.880 woningen, maken we acht nieuwe of verbeterde fietsverbindingen naar het station, vergroenen we het stationsplein met 3.200 m² extra groen en creëren we ruimte voor een economische impuls in het stationsgebied.

De overzichtskaart op de volgende pagina geeft alle locaties weer waarop de maatregelen van toepassing zijn, samen met een tabel die het ontwikkelstadium van elke maatregel aangeeft. Zo ontstaat een helder beeld van de voortgang, samenhang en ruimtelijke spreiding van de opgaven in Hardenberg.

Wonen

775 - 825 in het centrum en spoorzone

2.180 woningen in buitengebied en omliggende kernen

Totaal 2.955 - 3.000 woningen

Klimaat

3.200 m² groen op het stationsplein

5 hectaren groen in (overige) openbare ruimte

3 straatprofielen met infiltratie mogelijkheden in de groenstroken

Mobiliteit

Perron verbreden, 180m lengte

1.500 fietsplekken, 110 deelfietsen

3,5 km fietspad

Bushalte, 5 bussen bij station en 4 bij Hub Slagharen

970 parkeerplaatsen van openbare ruimte naar geclusterd parkeren

Onderzoek geclusterd parkeren

Economie

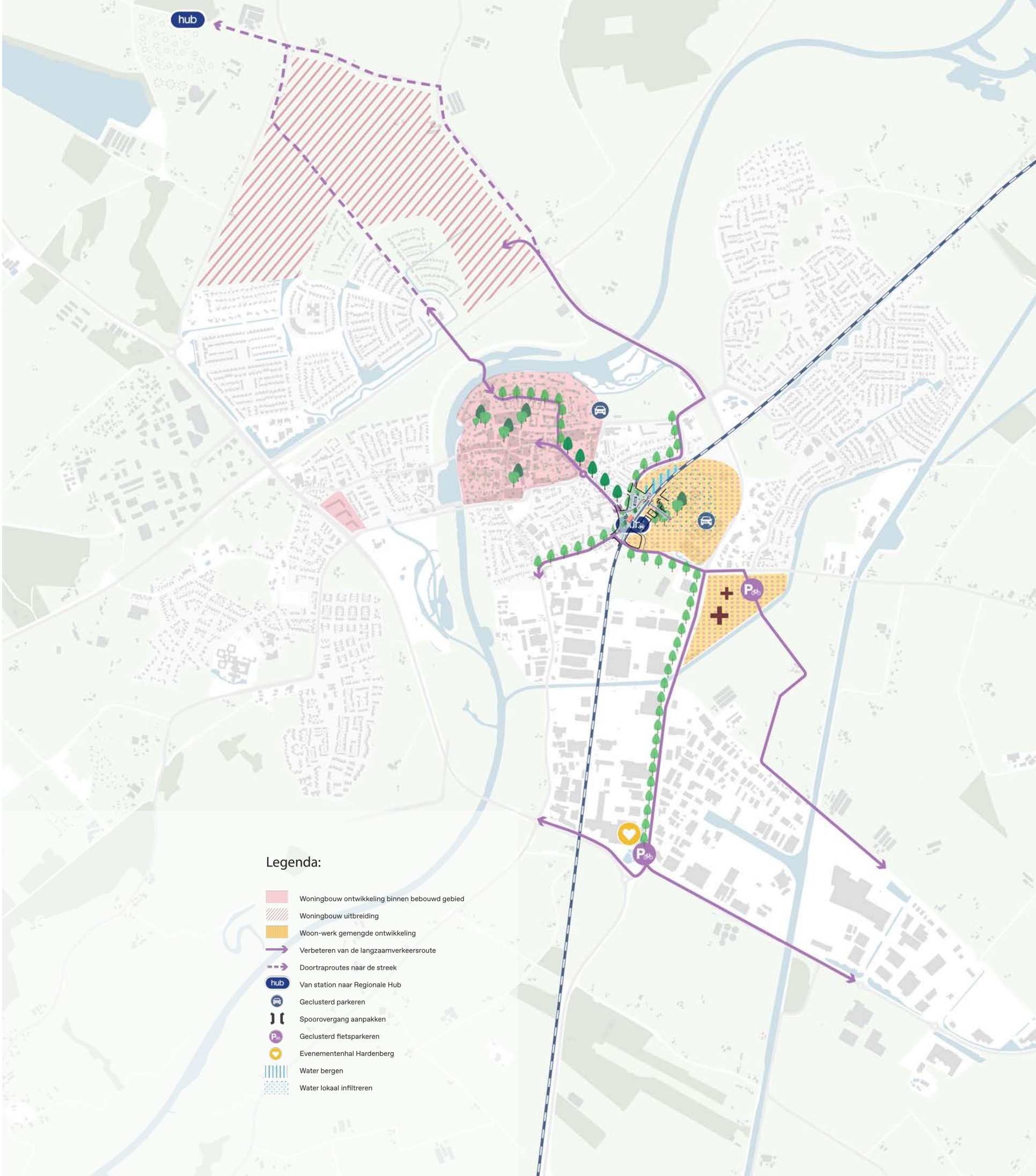
5,8 hectaren bedrijvigheid

2 ha voorzieningen

Introductie

Alle maatregelen maken deel uit van bestaand beleid en/ of de gemeentelijke omgevingsvisie, maar bevinden zich in verschillende fasen van uitwerking. Sommige maatregelen zijn al in uitvoering, andere zijn benoemd als opgaven, waarvoor de gemeente concrete maatregelen wil inzetten. Daarnaast zijn er onderzoeksvragen die nog in een verkennende fase zitten. Deze worden vóór 2030 onderzocht op de meest effectieve manier van implementatie, met als doel deze door te ontwikkelen tot uitvoerbare opgaven.

	Wat we al doen	Opgave 2030 - 2040	Onderzoeksvraag
1.A	Verbreden middenperron	●	
1.B	Onderdoorgang voor voetgangers en fietsers	●	
1.C	Fietsenstalling	●	
1.D	Nieuw busstation	●	
1.E	Parkeerhub met P+R	●	
1.F	Vergroening directe stationsomgeving	●	
2.A	Wonen in de stationsbuurt	●	
2.B	Werken in de stationsbuurt	●	
2.C	Parkeergebouw ziekenhuis	●	
2.D	Klimaatopgave stationsbuurt	●	
3.A	Wonen centrum	●	
3.B	Wonen Spaanskamp	●	
3.C	Herinrichting Stationsstraat	●	●
3.D	Herinrichting Burgemeester Schuitemstraat	●	●
3.E	Onderzoek geclusterd parkeren centrum	●	●
4.A	De Boschkamp	●	
4.B	Aantrekkelijke fietsverbinding naar bedrijventerreinen	●	
5.A	Marslanden	●	
5.B	Fietsroute naar Marslanden via Kellerlaan	●	
5.C	HUB Slagharen	●	
5.D	Vervoer voor iedereen	●	●
5.E	Fietsverbindingen Regio	●	



Het station als knoop in de stad en voor de regio

Het station van Hardenberg groeit uit tot een volwaardige mobiliteitshub met regionale betekenis. Het station kent op dit moment 3.500 in- en uitstappers per dag, dit groeit naar verwachting uit tot 5.000 per dag. Zeker met de komst van de Nedersaksenlijn. Extra belangrijk dus om een veilige en aantrekkelijke plek te maken.

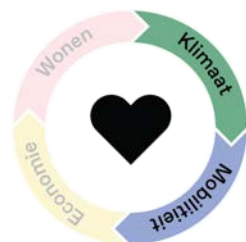
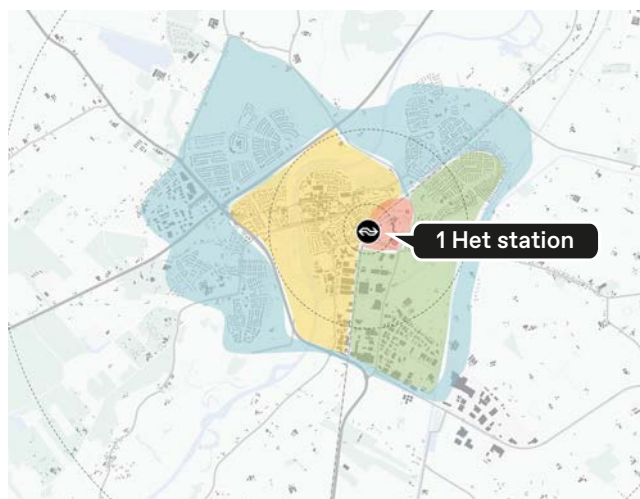
Het stationsplein nodigt uit om af te spreken of rustig te zitten met een kop koffie of broodje van de horeca in het karakteristieke stationsgebouw, in afwachting van trein of bus.

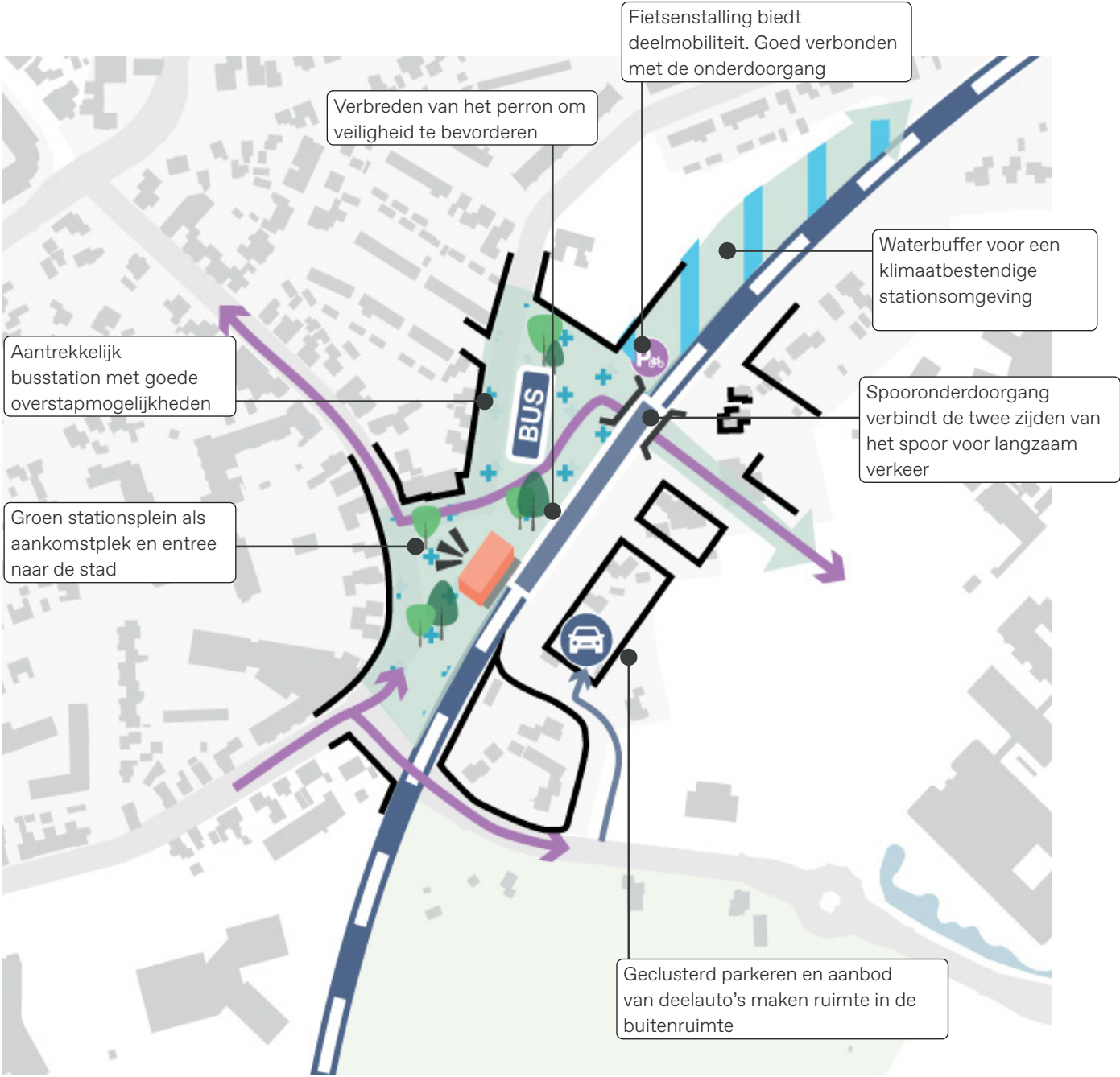
Het station zelf wordt ontwikkeld tot een hoogwaardig overstappunt met verbeterde infrastructuur en fietsenstallingen, een ongelijkvloerse spoorkruising en comfortabele wachtvoorzieningen. Aantrekkelijke, beschutte loop- en fietsroutes verbinden het gebied met de binnenstad en de omgeving. De verschillende vervoersmodaliteiten en de deelmobiliteit maken van het station een regionale, uitnodigende hub die het reizigers makkelijk maakt om over te stappen. Zo zorgen we ervoor dat ondanks het groeiende aantal inwoners het aantal auto's op de weg niet toeneemt.

180 m perronverbreding
1.500 fietsplekken
100 deelfietsen
3.200 m² groen
350 parkeerplaatsen
busstation, 5 bussen



Investeringen
88,5 miljoen





Referenties (linker pagina, boven naar beneden)

- *Onderdoorgang, Delft Campus. Voor fietsers en voetgangers, met toegang tot perron*
- *Station Driebergen-Zeist*
- *Groene entree naar fietsenstalling, station Zwolle*
- *Ruime onderdoorgang als onderdeel van stationsplein, station Harderwijk*
- *Station Europapark Groningen*
- *Parkeerhub met actieve gevels, Hart van Waalsprong, Nijmegen*

Legenda:

- Vergroenen
- Fiets- en wandelroute verbeteren
- Treinstation
- Geclusterd parkeren
- Onderdoorgang
- Busstation
- Fietsparkeerplaats
- Stationsgebouw

Maatregel 1.A

Verbreden middenperron

Station Hardenberg heeft al een overstapfunctie, de Nedersaksenlijn maakt die functie nog belangrijker. De schatting is dat het aantal reizigers de komende jaren met zo’n 1.500 reizigers per dag toeneemt. Om de reizigersstroom veilig af te wikkelen is een verbreding van het middenperron nodig.

In de huidige situatie is het middenperron al haast te smal om de reizigers goed te kunnen verwerken, zeker als er twee treinen tegelijk halteren. Vanwege gebrek aan ruimte zijn er geen goede wachtvoorzieningen en worden geleidelijnen voor visueel gehandicapten onderbroken of versmald door obstakels.

Het verbreden van het perron schept veiligheid voor alle reizigers en maakt het tevens mogelijk om de nieuwe voet- en fietstunnel aan te sluiten op het perron. Deze ingreep maakt de overstap tussen vervoersmiddelen aantrekkelijker.

Inhoud van de opgave:

- 180m aan perron verbreden naar circa 9m. De exacte dimensionering wordt met ProRail afgestemd.
- Spoor aan de westzijde van het perron verplaatsen om ruimte te maken voor de perronverbreding. Dit wordt in het integrale ontwerp van de spoorzone meegenomen.

Risico’s en afhankelijkheden±

- Het verbreden van het perron vraagt een integrale aanpak van het station. De verlegging van de spoorbaan heeft impact op de functies en inrichting van het terrein eromheen, zoals fietsparkeren en P+R. Deze maatregel moet daarom in samenhang met de aanleg van de tunnelverbinding en ketenvoorzieningen beschouwd worden (maatregel 1.B).
- Om het spoor te kunnen verplaatsen is ruimte nodig aan de zuidoostzijde van het station. In de ontwikkeling van de spoorzone moet voortdurend rekening worden gehouden met deze verplaatsing (maatregelenpakket 2).

Realisatietermijn:

2030-2035

Kosten:

7,1 miljoen

Betrokken partijen:

Ministerie IenW, ProRail, NS vastgoed, Provincie Overijssel, Gemeente Hardenberg

Maatregel 1.B

Onderdoorgang voor voetgangers en fietsers

Om een integrale gebiedsontwikkeling rond het station mogelijk te maken, is een onderdoorgang tussen beide zijden van het spoor randvoorwaardelijk. Deze maatregel biedt de kans om de gelijkvloerse spooroverwegen te saneren en zo de veiligheid van het gebied te vergroten. De onderdoorgang onder het spoor vermindert de barrièrewerking van het spoor en zorgt ervoor dat het station van twee kanten ontsloten wordt. Het doel is om aan beide kanten een hoogwaardige ontsluiting voor fiets en voetganger te realiseren. Het ziekenhuis krijgt hiermee een direct ontsluiting naar het station, wat een verbetering is voor bezoekers en personeel. Op stadsniveau is de tunnel een interwijk-fietsverbinding.

De onderdoorgang biedt direct toegang tot het perron. Om het perron voor iedereen toegankelijk te maken, moet worden nagedacht over de plaatsing van trappen, lift en eventueel roltrappen. Met maatregel 1 wordt hiervoor ruimte gemaakt.

Een aandachtspunt is ook de dimensionering van de onderdoorgang. Deze moet voldoende afmeting hebben om aantrekkelijk te zijn in gebruik, maar niet te veel overmaat hebben, omdat er dan te veel verharding ontstaat. Een veilige en prettige tunnel is recht, geeft volledig zicht door de tunnel, heeft evenredig verdeelde verlichting en voldoende breedte om fietsers en voetgangers naast elkaar in te passen. Vanuit de entrees moet er zicht zijn op de aansluitende wegen en het kruisend verkeer om de sociale en verkeersveiligheid te bevorderen. Trappartijen en hellingbanen van/naar de onderdoorgang worden ingepast in groen.

Inhoud van de opgave:

- Fiets- en voetgangersonderdoorgang met een totale lengte van 250m.
- De tunnel is circa 13m breed en 14m lang. Exacte afmetingen worden later ontworpen, in combinatie met maatregel 1.A.
- Opgang naar het perron vanuit de onderdoorgang met inpassing van trappen, lift en incheck-mogelijkheden.
- Toevoeging van pomp om bij (hevige) regenval water af te voeren. Water dat niet direct in de tunnel valt, wordt van de tunnel vandaan gevoerd (maatregel 1.F).

Risico’s en afhankelijkheden:

- De aanleg van de tunnelverbinding is een cruciale bouwsteen in de totale gebiedsontwikkeling. Om de noord- en zuidzijde van het spoor goed te laten functioneren, is deze verbinding noodzakelijk. De verdere invulling van de gebiedsontwikkeling vereist perspectief op de realisatie van de tunnel zowel qua locatie, bouwlogistiek als financiering. Daarom is dit een van de eerste maatregelen die wordt uitgevoerd.
- De opgang vanuit de tunnel naar de perrons is alleen mogelijk in combinatie met maatregel 1.A: verbreden van perron.
- Goed uitvoeren van maatregel 1.F is van belang om de tunnel ook bij hevige regenbuien te laten functioneren.

Realisatietermijn:

2030-2035

Kosten:

35,3 miljoen

Betrokken partijen:

Ministerie IenW ProRail, NS vastgoed, Provincie, Gemeente Hardenberg

Fietsparkeren

Om reizigers een goede overstapmogelijkheid te bieden, wordt de fietsenstalling verplaatst. Deze komt naast de onderdoorgang te liggen, met een goede ontsluiting naar de onderdoorgang en de omliggende buurt. Om de stationsomgeving een kwaliteitsimpuls te geven, worden de fietsparkeerplaatsen in een gebouw gerealiseerd, op een zodanige manier dat er (nagenoeg) directe toegang tot het perron mogelijk is.

Het gebouw heeft zo min mogelijk hellingbanen en trappen waarover je, met de fiets aan de hand, moet lopen. Vanuit beide zijden van het spoor moet de stalling goed toegankelijk zijn, zonder grote hoogteverschillen. Van de eerste tot de laatste trein moet er bij voorkeur toezicht zijn op de fietsenstalling. Onderdeel van het aanbod in de fietsenstalling zijn (elektrische) deelfietsen. Naast OV-fietsen wordt een Vechtdal-breed deelfietsconcept ingevoerd, waarbij fietsen op meerdere plekken ingeleverd kunnen worden, waaronder het station. Zo draagt deelmobiliteit zowel bij aan de ‘last mile’ als aan de ‘first mile’.

Inhoud van de opgave:

- Fietsenstalling met in totaal 1.500 fietsplekken. Er zijn nu 900 plekken, er komen er dus 600 bij.
- Fietsenstalling ook toegankelijk voor buitenmodel fietsen, scooters en bromfietsen
- Aanbod deelfietsen, naar schatting groeiend tot 100 stuks in 2040, afhankelijk van de vervoersmanagementplannen van omliggende bedrijventerreinen. Naast OV-fietsen komt er een Vechtdal-breed deelfietsconcept. De verhouding hiertussen wordt nader bepaald.

Nieuw busstation

Om het busstation goed aan te laten sluiten op de treinopgang en fietsenstalling, wordt het busstation verplaatst naar een locatie dicht bij de onderdoorgang/ perronopgangen. Er komt een goede overstapmogelijkheid op de trein en een goede loopverbinding richting het centrum en de onderwijsinstellingen.

Het busstation wordt ingericht conform de nieuwste toegankelijkheidseisen, met overdekte wachtvoorzieningen, dynamische reisinformatie en een aangenaam en sociaal- veilig verblijfklimaat. Deze eisen worden opgenomen in het integraal ontwerp, in combinatie met de spooronderdoorgang en het voorplein van het station.

Inhoud van de opgave:

- Realiseren busstation, minimaal geschikt voor 2x 12m lijnbussen, 3 buurtbussen en een opstelruimte voor treinvervangend vervoer
- Realiseren laadplekken (3 stuks) voor elektrische bussen
- Realiseren wachtvoorziening voor chauffeurs
- Ruimte behouden voor mogelijk toekomstige uitbreiding en/of flexibel vervoer en evenementenvervoer

Risico’s en afhankelijkheden:

- Het nieuwe busstation is een geïntegreerd onderdeel van het ontwerp voor station en omgeving. Het gaat om een gecombineerde ontwerpogave met de aanleg van de tunnel, de spooraanpassing en de fietsenstalling.

Realisatietermijn:

2030-2035

Kosten:

4,5 miljoen

Betrokken partijen:

Provincie Overijssel, vervoersmaatschappijen, Gemeente Hardenberg

Parkeergebouw met P+R

Om meer ontwikkelprogramma en openbare ruimte rond het station vrij te spelen voor groen en langzaam verkeer wordt gebruik gemaakt van een gestapelde parkeerhub met daarin de nieuwe P+R voorziening, gecombineerd met een parkeergarage voor het woon-werk programma.

De P+R is goed toegankelijk vanaf de N-wegen en omliggende kernen. Omdat er in het centrum van Hardenberg en bij het ziekenhuis al een betaald-parkeerregime bestaat, wordt ook in het stationskwartier betaald parkeren ingevoerd. De parkeergarage wordt voor iedereen toegankelijk. Op een logische plek worden K+R-stroken gerealiseerd en deelmobiliteit aangeboden.

Het concentreren van parkeerplaatsen maakt het mogelijk om een kwalitatief hoogwaardige, autovrije buurt te realiseren.

Door de parkeervoorziening aan de zuidzijde van het spoor te positioneren, worden de toegangswegen naar en door het centrum ontlast. Dit biedt nieuwe kansen voor verbetering van de openbare ruimte door middel van herinrichting: verbeteren veiligheid en ruimtelijke uitstraling.

Inhoud van de opgave:

- Realiseren van een parkeergebouw met ca. 350 parkeerplaatsen, waarvan ongeveer 165 voor P+R

Risico's en afhankelijkheden:

- Een parkeergebouw met P+R aan de zuidzijde van het spoor vraagt een verbinding met het perron vanuit de zuidzijde: de onderdoorgang voor fietsers en voetgangers met opgang naar het perron (maatregel 1.B).

Realisatietermijn:

2030-2035

Kosten:

31,8 miljoen

Betrokken partijen:

ProRail, NS vastgoed, Vechtdal Wonen, Saxenburgh Medisch Centrum, Gemeente Hardenberg

Vergroening directe stationsomgeving

Het nieuwe stationsplein is dé entree naar het station. Dit moet een aantrekkelijke beweeg- en verblijfsruimte worden, waarin het stationsgebouw een prominente positie inneemt.

De verplaatsing van het busstation en de fietsenstalling maakt ruimte vrij voor vergroening en daarmee voor waterberging en vermindering van hittestress op het plein. Het plein biedt ruimte voor doorstroming van de verschillende mobiliteitsvormen en een ruimte toegang naar het perron. De routing naar het stadscentrum en de scholenclusters sluit goed aan op het stationsplein.

Het stationsgebouw zelf wordt getransformeerd tot een ruimte voor voorzieningen passend bij het stationsplein. Denk aan een kiosk of koffietentje met to-go opties.

Inhoud van de opgave:

- Aanleg van de al geplande infiltratierolering Lage Gaardenstraat
- Vergroenen stationsplein door 50% van het plein te ontharden. Er komt tussen de 5.000 en 6.000 m² groen bij.
- 30% van het totale gebied is effectief groen (3.500m²). dit levert een bijdrage aan de sponswerking:
 - plantsoenen en begroeide bermen op de laagste plekken
 - we zorgen ervoor dat water naar het groen kan stromen. Dus niet richting de spoortunnel, maar richting de bufferzone langs het spoor
- Creëren van extra ruimte bij gebiedsontwikkelingen voor opvangen en vertragen van water uit de omgeving; geen aansluiting op infiltratieriool:
 - Aanleggen bufferzone (ca 2.000 m³) langs het spoor in de vorm van een wadi, met eventuele overstort naar het infiltratieriool
 - Aanleggen bovengrondse verbindingen tussen de Lage Gaardenstraat en de bufferzone met wadi.
 - We zorgen ervoor dat water vanaf het stationsplein en de Lage Gaardenstraat niet richting de tunnel (langzaam verkeer) loopt.
- Groen voorkomt hittestress en draagt bij aan het verhogen van de biodiversiteit.

Wonen en werken in een groene, stedelijke en levendige omgeving

In 2040 is de stationsomgeving Hardenberg een volwaardig onderdeel van het centrum, maar ook een bestemming op zichzelf. Het ziekenhuis en de nabijheid van station en centrum maken de locatie uniek. Deze plek krijgt een bijzondere dynamiek met diverse woonvormen voor verschillende doelgroepen, een centrum voor innovatie en samenwerking tussen bedrijven en onderwijsinstellingen, en voorzieningen die de regionale economie ondersteunen. Zo komen verschillende sferen samen, op een schaal en in een vorm die passen bij de Hardenbergse schaal en identiteit.

De openbare ruimte wordt ingericht als groene entree van de stad: een gezonde wijk die fysieke, mentale en sociale gezondheid actief bevordert. Er is ruimte voor wandelen, fietsen, spelen en sporten in een groene omgeving. De aanwezigheid van het Saxenburgh Medisch Centrum versterkt deze ambitie.

Het stationsgebied van Hardenberg speelt een sleutelrol in de transformatie en doorontwikkeling van de stad en regio. Het gebied heeft een belangrijke plek in de Omgevingsvisie Landstad Hardenberg. De samenwerkingspartners hebben een intentieovereenkomst gesloten om de gebiedsontwikkeling nader in te vullen, er is een gebiedsagenda vastgelegd en er wordt gewerkt aan een kaderstellende notitie en gebiedsvisie.

450-500 woningen

620 parkeerplaatsen

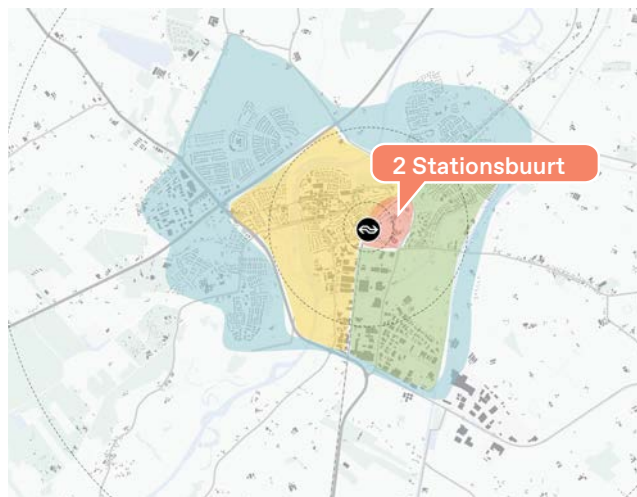
6.000 - 8.000 m²
bedrijvigheid

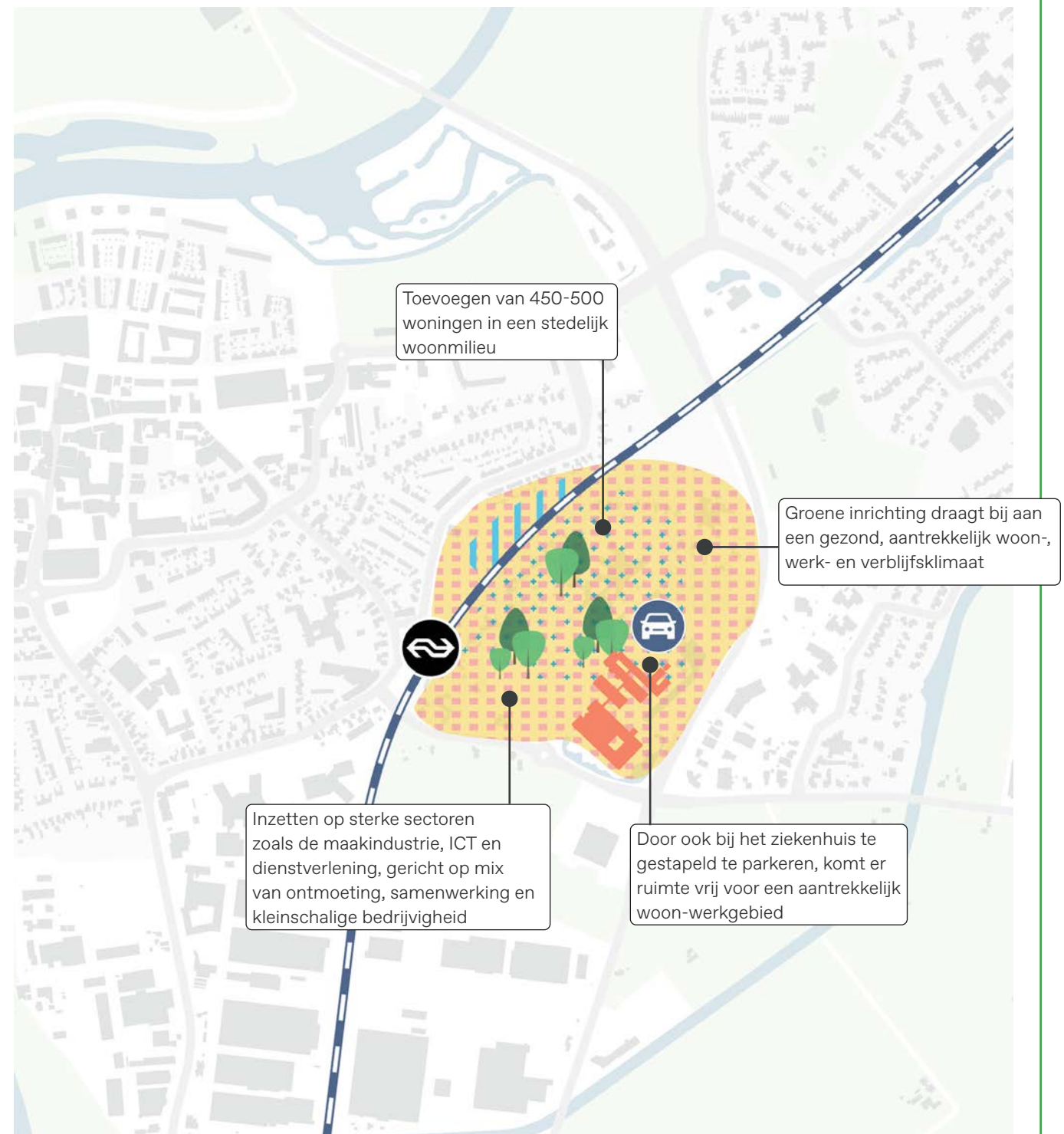
5 hectaren groen



Investerings

Maatregel zit nog in studiefase om met samenwerkende partijen de juiste scope te bepalen. Investeringsvolume nog niet te bepalen.





Legenda:

- Woon-werk gemengde ontwikkeling
- Van station naar Regionale Hub
- Geclusterd parkeren
- Geclusterd fietsparkeren
- Water bergen
- Water lokaal infiltreren
- Stationsbuurt als groene ontwikkeling
- Ziekenhuis - Saxenburgh

Referenties (linker pagina, boven naar beneden)

- Stedelijk wonen in de Vrije kade, Amsterdam
- Mindlabs, Tilburg. Onderwijs en bedrijvigheid in één gebouw
- Tergooi Medisch Centrum
- Wonen en werken gemengd kernwinkelgebied, Tilburg
- Circulair wonen en bouwen CiWoCo, Amsterdam

Maatregel 2.A

Wonen in de stationsbuurt

De stationsbuurt is dé plek als het gaat om stedelijke verdichting, gelegen nabij de voorzieningen van het centrum en het openbaar vervoer. De locatie biedt mogelijkheden om in te zetten op woningen voor 1- en 2-persoonshuishoudens: jongeren, starters en senioren, die behoefte hebben aan deze nabijheid. Ook is er plek voor gezinnen die behoefte hebben aan een meer stedelijk woonmilieu.

Inhoud van de opgave:

- Realiseren van 450 -500 woningen waarvan ca 70% betaalbaar

Risico’s en afhankelijkheden:

- Niet alle gronden zijn gemeentelijk eigendom. Met de samenwerkende partners moeten nadere ontwikkelafspraken gemaakt worden.

Realisatietermijn:

2025-2030 : 110 woningen
2030-2035: 360 woningen

Betrokken partijen:

Vechtdal Wonen, Saxenburgh Medisch Centrum, ProRail, NS Vastgoed, marktpartijen, bestaande bewoners in directe omgeving, IQonIQ, onderwijspartijen, Gemeente Hardenberg

Maatregel 2.B

Werken in de stationsbuurt

Naast wonen biedt de stationsbuurt ook kansen voor werkgelegenheid. De beoogde Techniekhal en het innovatieplatform voor maakindustrie IQonIQ zijn voorbeelden van bedrijvigheid die hier goed kan landen. De nieuwe werk- en educatieruimten bieden mogelijkheden voor samenwerking tussen bedrijven, voor educatie en innovatie. De organisatorische en ruimtelijke verbinding met de scholenclusters is daarom onderdeel van de opgave. In de stationsomgeving zien wij kansen voor het toevoegen van een nieuw economisch programma, dat zich vanwege de ligging naast een station en de korte afstand van het centrum hier kan ontwikkelen.

Saxenburgh Medisch Centrum heeft eveneens baat bij de inbedding in een nieuwe, aantrekkelijke stationsomgeving. Als één van de grootste werkgevers binnen de gemeente is het belangrijk om de positie van het ziekenhuis te versterken door middel van een goede en aantrekkelijke (wandel)verbinding naar het station. Ook vanuit het perspectief van zorgverlening biedt de ontwikkeling kansen, doordat verdichting en de stapeling van parkeerplaatsen voor ziekenhuis en bewoners ruimte maken voor een groene omgeving direct rond het ziekenhuis.

Inhoud van de opgave:

- 6.000-8.000 m2 werkprogramma en voorzieningen (potentie vanuit quickscan Sweco),
- waarvan 1.500 m2 voor de Techniekhal

Risico’s en afhankelijkheden:

Momenteel wordt een tijdelijk paviljoen gerealiseerd om te starten met de initiatiefnemers voor de Techniekhal. Dit in de vorm van placemaking. Doel is dat dit een springplank wordt voor de nieuwe Techniekhal Hardenberg waar onderwijs, bedrijven en studenten samenkomen om te leren, te innoveren en te ondernemen.

Creëren van goede ruimtelijke en organisatorische verbinding tussen bedrijvigheid en scholenclusters, ruimtelijk verbonden met de aanpassingen van de straatprofielen voor langzaam verkeer; zie maatregelenpakket 3.

Realisatietermijn:

2030-2035

Betrokken partijen:

Huidige bewoners, Ziekenhuis, IQonIQ, onderwijspartijen, Gemeente Hardenberg

Parkeergebouw ziekenhuis

Een groot deel van de buitenruimte rond het ziekenhuis is ingericht als parkeren op maaiveld. Om ruimte te maken voor het ontwikkelprogramma wordt circa 1,5 ha parkeerterrein omgezet in een gestapelde parkeervoorziening. De ontstane ruimte wordt ingezet om een kwalitatief hoogwaardige, autovrije buurt te realiseren. Dit geeft kansen voor een groene en gezonde inrichting van de buitenruimte die bewegen en ontmoeten stimuleert. Patiënten en medewerkers van het ziekenhuis worden uitgenodigd om te wandelen. De gebouwde parkeervoorziening is bestemd voor de bezoekers en medewerkers van het ziekenhuis.

Inhoud van de opgave:

- Realiseren van 620 parkeerplaatsen in een nieuwe parkeerinvulling, waarvan 370 voor bezoekers en 250 voor personeel
- Fietsparkeren voor personeel verbeteren.

Risico's en afhankelijkheden:

- Samenwerkende partijen zijn nog bezig om de invulling van deze maatregel nader te bepalen;
- Inbreng gronden van Saxenburgh Groep is randvoorwaardelijk.
- Parkeerregulering moet nog worden uitgewerkt en afgestemd

Realisatietermijn:
2030-2035

Kosten:

Maatregel zit nog in studiefase om de juiste scope te bepalen. Investeringsvolume nog niet te bepalen.

Betrokken partijen:

Saxenburgh Medisch Centrum, marktpartijen, Vechtdal Wonen, Gemeente Hardenberg

Klimaatopgave stationsbuurt

In het stationsgebied voegen we groen toe in verband met de klimaatopgaven in het gebied: we bufferen water en creëren koelte. Ook draagt groen ook bij aan de leefbaarheid en beleving van het stationsgebied.

De klimaatopgave in de stationsbuurt wordt opgelost in de gebiedsontwikkeling. Daarbij wordt het aandeel groen vanuit de Klimaatlat op 40-50% gezet. In de plannen van Palmbout voor het gebied is 38,5% van het plangebied onverhard en 2% bestemd voor oppervlaktewater. Daarnaast wordt de 3-30-300 regel toegepast: vanuit elke woning zijn 3 bomen te zien, ligt 30% van de openbare ruimte in de schaduw en is op maximaal 300 meter van iedere woning een klein parkje aanwezig. Daarnaast creëren we voldoende wateropvangcapaciteit en passen we groene daken toe.

De parkjes zijn aantrekkelijk, gevarieerd, duurzaam en groen en worden ingericht voor bewoners van alle leeftijden, conform de principes van het BOSS-programma (Bewegen, Ontmoeten, Spelen en Sporten). De parken dragen bij aan het verminderen van eenzaamheid, stressgerelateerde klachten, fysieke fitheid, sociale cohesie en kwaliteit van leven.

Fiets- en wandelpaden worden voorzien van voldoende bomen, waardoor minimaal 40% van de paden in de schaduw ligt. Zo worden comfortabele routes gemaakt die ook te gebruiken zijn op warme dagen.

De grootste waterbergingsopgave ligt in de noordelijke strook langs het spoor. Hier worden extra maatregelen genomen om de bergings- en infiltratiecapaciteit te vergroten.

Rondom het ziekenhuis wordt het gebied extra groen, dit heeft een bewezen positief effect op gezondheid en op het herstel van patiënten. Het parkeren wordt opgelost in een parkeergebouw om ruimte voor groen vrij te maken.

Inhoud van de opgave:

	Oppervlakte (ha)	% van totale opp
Totaal groen openbaar	5,00	34,9%
Totaal groen eigen terrein	0,51	3,6%
Totaal water	0,27	1,9%
Totaal onverhard	5,79	40,4%

- 40% van de fiets-en wandelpaden wordt schaduwrijk ingericht
- Inrichting volgens de principes van de Groene en Gezonde Maatlat (gemeentelijke beleidskader op gebied van biodiversiteit, klimaat en positieve gezondheid).

Risico's en afhankelijkheden:

- Om de gewenste hoeveelheid groen in het gebied te realiseren, is het van belang dat er parkeergebouwen worden gerealiseerd om ruimte op maaiveld vrij te maken.

Realisatietermijn:
2030-2035

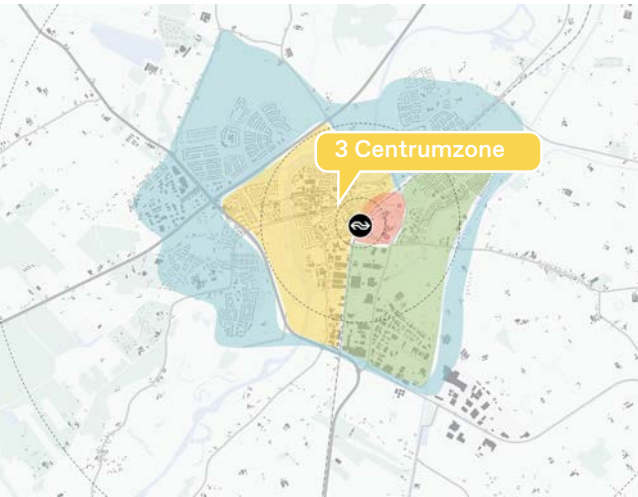
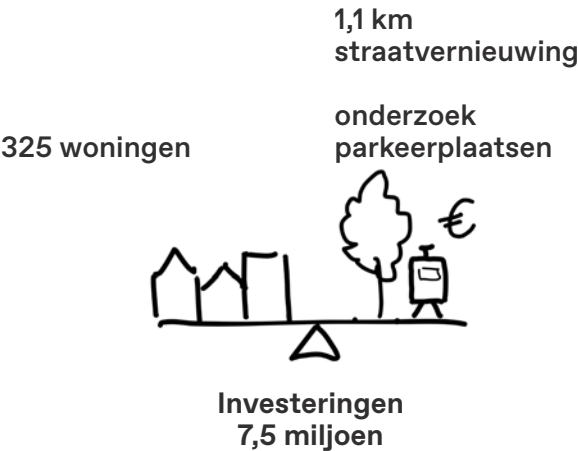
Betrokken partijen:

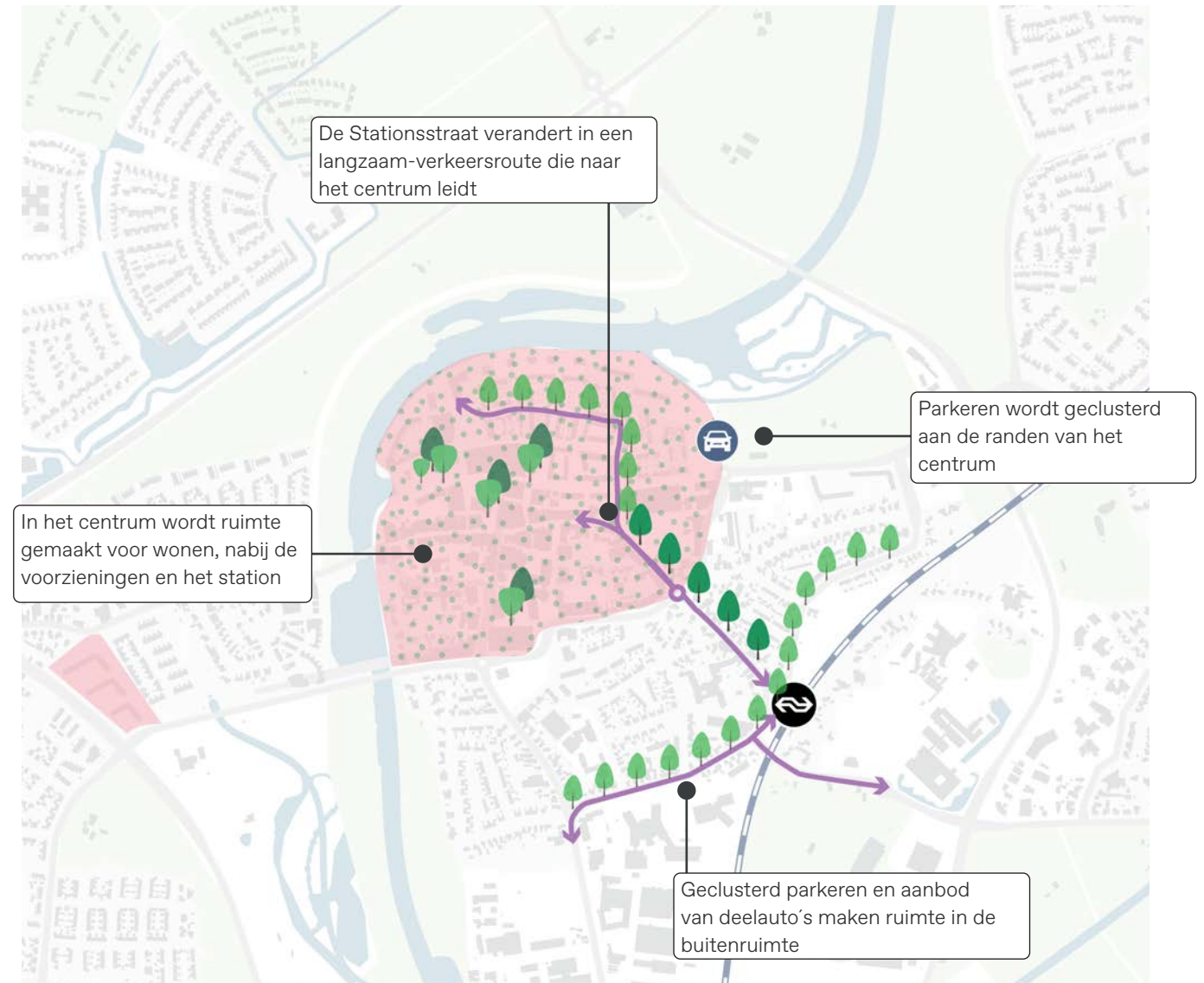
Vechtdal Wonen, Provincie Overijssel, Saxenburgh Medisch Centrum, marktpartijen, Gemeente Hardenberg

Centrum als plek van ontmoeting

In het centrum van Hardenberg is de basis goed op orde. Nieuwe winkels weten het centrum te vinden. Het centrum wordt steeds meer een plek waar mensen elkaar ontmoeten, zich vermaken en comfortabel verblijven. Het groeiende aantal inwoners vraagt ook om meer ruimte voor verblijf, groen, wonen en parkeren in het centrum. Het centrum is nooit af en daarom wordt er gewerkt aan een nieuwe centrumvisie, die inzet op de herinrichting van de openbare ruimte en nadrukkelijk de relatie zoekt met de stationsbuurt.

We werken aan een krachtig, vitaal en aantrekkelijk centrum voor bezoekers, ondernemers en bewoners, met een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Het centrum kent in 2040 groene pleinen waar je graag verblijft en fijne levendige winkelstraten waar je lekker kunt struinen. Je komt via fietsstraten naar de stad gefietst en wandelt verder naar de juiste plekken. Als je echt met de auto moet, parkeer je aan de rand om via de groene straten naar het centrum te wandelen.





Legenda:

- Woningbouw verdichting
- Woningbouw verdichting en vergroen
- Langzaam verkeer verbindingen verbe
- Onderdoorgang
- Treinstation
- Geclusterd parkeren
- Een groene ontwikkeling

Referenties (linker pagina, boven naar beneden)

- Open plinten en goede gebouwen maken je openbare ruimte. Brusselplein, Utrecht Leidsche Rein, De Zwarte Hond
- Groene leefstraten, Vrije Kade, Amsterdam. Heren 5 architecten
- Duurzaam stedelijk leven in het groen, Freiburg Vauban Duitsland
- Groen-blauw plein als hart van het centrum, Marktplein Hengelo. Door Okra
- Parkeergarage Pathe, Zwolle. Door DOK architecten

Wonen centrum

Het realiseren van woningen in het centrum creëert massa waarmee de levendigheid en het voorzieningenniveau behouden blijven dan wel een impuls krijgen. Een deel van de ontwikkelingen wordt ingezet om leegstand in het centrum te verminderen.

Inhoud van de opgave:

- Realiseren van 285 woningen
- Woningaantallen na 2030 nog niet exact bekend.

Risico's en afhankelijkheden:

- Toevoegen van woningen is van belang voor de versterking van stationsfunctie en OV-gebruik

Realisatietermijn:

Heden - 2030
na 2030 nog niet exact bekend

Betrokken partijen:

Marktpartijen, Herstructureringsmaatschappij Overijssel, Vechtdal Wonen, Gemeente Hardenberg

Wonen Spaanskamp

De drie flats (120 appartementen) uit de jaren '60 worden gesloopt om plaats te maken voor nieuwbouw van 160 woningen. Hierdoor ontstaat een meer divers en toekomstbestendig woonprogramma. Rondom de nieuwe gebouwen wordt de openbare ruimte heringericht. Hierbij wordt nadrukkelijk gekeken naar een klimaatrobuuste inrichting met invulling van aspecten als waterberging en biodiversiteit.

Inhoud van de opgave:

- 1,6 hectare
- Slopen van 120 woningen
- Nieuwbouw 160 woningen
- Herinrichting van openbare ruimte en parkeren

Risico's en afhankelijkheden:

n.v.t.

Realisatietermijn:

Heden - 2030

Betrokken partijen:

Omwonenden en huidige huurders, Vechtdal Wonen, Gemeente Hardenberg

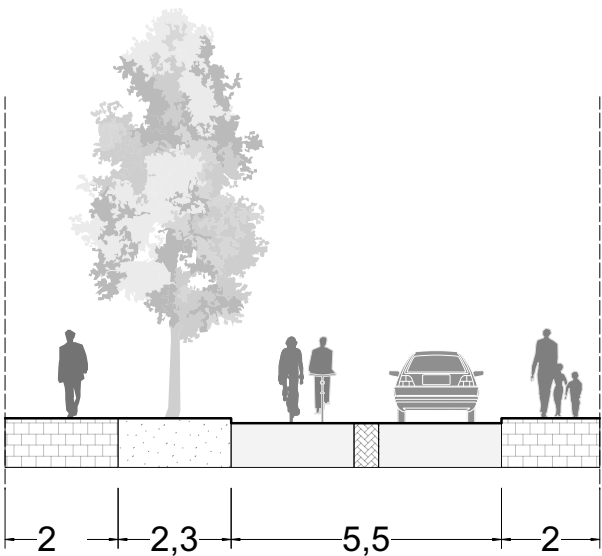
Maatregel 3.C

Herinrichting Stationsstraat

De Stationsstraat wordt van centrum tot station fietsstraat. Het eerste deel, aan de centrumzijde, heeft deze inrichting al. Dit wordt doorgevoerd tot aan het stationsplein. De straat is onderdeel van een grotere interwijk-verbinding van de stad: Marslanden-centrum-station-ziekenhuis-Baalderveld. Andere delen van deze verbinding zijn onderdeel van maatregelenpakket 5.

Door het straatprofiel aan te passen, wordt meer ruimte gegeven aan fietsers en voetgangers. Met een verbeterde groenstrook wordt een schaduwrijke route gerealiseerd. In het straatprofiel kan nog geparkeerd worden. Uit parkeeronderzoek moet blijken hoeveel parkeerplaatsen er in de toekomst nog nodig zijn.

Het kruispunt Nijenstede – Witte de Withstraat vraagt bijzondere aandacht. Hier kruist de hoofdroute voor langzaam verkeer de zuidelijke autorondweg. De herinrichting van dit kruispunt vergt onderzoek naar de aantrekkelijkste en veiligste oplossing voor de fietsers.



Deze doorsnede vormt het uitgangspunt voor het basisprofiel van de Stations[CL4.1]straat. Dit dient in het ontwerp locatiespecifiek te worden uitgewerkt voor een goede inpassing in de omgeving

Inhoud van de opgave:

- 400m x 12m straat herinrichten
- Aanpassing van ‘standaard profiel’ naar fietsstraat. In dit geval profiel van 2m stoep-2.30m groenstrook met parkeren-5,5 meter fietsstraat rijbaan - 2 meter.
- Onderzoek Kruising Witte de Withstraat: onderzoek naar goede oplossingen voor kruising tussen fietsstraat en centrum rondweg.
- Onderzoek parkeerdruk stationsstraat

Risico’s en afhankelijkheden:

- De herinrichting van de Stationsstraat werkt het beste als het aantal verkeersbewegingen van de auto lager wordt. Daarvoor is het nodig de P+R functie van het station te verplaatsen naar de zuidzijde van het station, Maatregel 1.E.

Realisatietermijn:

2030-2035

Kosten:

3,4 miljoen

Betrokken partijen:

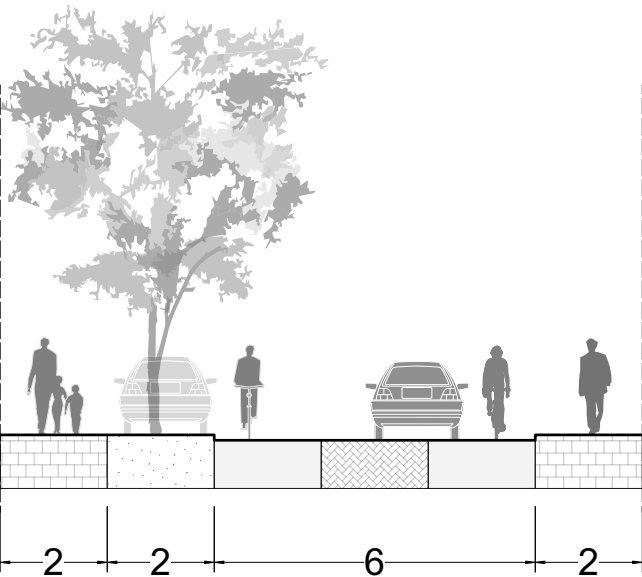
Bewoners, Centrummanagement, Provincie Overijssel (in verband met buslijn), Gemeente Hardenberg

Maatregel 3.D

Herinrichting Burgemeester Schuitemstraat

Het profiel van de Schuitemstraat wordt aangepast naar een veiliger en aantrekkelijker fietsroute, waar fietsers voorrang en meer ruimte krijgen. Ook wordt meer groen toegepast om voldoende schaduw en wateropvang te realiseren. Het autoverkeer wordt hieraan ondergeschikt. Het trottoir wordt aan de zuidzijde verbreed om een betere en veiliger verbinding te realiseren met de scholencluster Vechtdal College, Greijdanus College en Nieuwe Veste. We onderzoeken de mogelijkheden om aanliggende fietspaden te realiseren. Dit vraagt een reconstructie van de gehele weg.

Om de herinrichting van de Burgemeester Schuitemstraat te optimaliseren, is ook een herinrichting van de spoorwegovergang Jan Weitkampaan nodig. Uit onderzoek moet blijken welke oplossing de beste is. Doel is een herinrichting waarbij de auto wordt afgewaardeerd en langzaam verkeer voorrang krijgt. Dit vermindert de autodruk zowel op de spoorwegovergang en de Burgemeester Schuitemstraat, als op het stationsplein en in de Stationsstraat. Op basis van het ontwerp van de spoorwegovergang wordt het profiel voor de aansluiting op de Burgemeester Schuitemstraat bepaald.



Deze doorsnede vormt het uitgangspunt voor het basisprofiel van de Burgemeester Schuitemstraat[CL5.1]. Dit dient in het ontwerp locatiespecifiek te worden uitgewerkt voor een goede inpassing in de omgeving

Inhoud van de onderzoeksvraag:

- Onderzoek naar de herinrichting van de spoorwegovergang Jan Weitkampaan, inclusief mogelijkheden om het autoverkeer af te waarderen.

Inhoud van de opgave:

- 500m x 12m straat herinrichten: profiel van 2m stoep, 6 meter rijbaan inclusief fietsstroken, 2 meter stoep en restruimte groen en parkeren
- Klimaatopgave; vergroten dimensionering hemelwaterriolering als onderdeel van de totale hemelwaterstructuur in het centrum

Risico’s en afhankelijkheden:

- Herinrichting Burgemeester Schuitemstraat werkt het beste als het aantal verkeersbewegingen (auto) vermindert. Dat kan als de P+R-functie van het station verplaatst wordt naar de zuidzijde van het station.
- Om de Burgemeester Schuitemstraat tot een veilige fietsstraat te transformeren, moet de spoorovergang van de Jan Weitkampaan worden afgewaardeerd.

Onderzoekstermijn:

2028-2030

Realisatietermijn:

2035-2040

Kosten:

4,1 miljoen

Betrokken partijen:

Bewoners, omliggende scholen, Gemeente Hardenberg

Maatregel 3.E

Onderzoek geclusterd parkeren centrum

In de huidige situatie wordt op veel plekken in het centrum van Hardenberg geparkeerd. Er zijn 4 parkeergarages (slagboomparkeren) en veel locaties waar straatparkeren plaatsvindt. Buiten de centrumzone vindt straatparkeren vooral middels een vergunninghouderssysteem plaats. Het straatparkeren kost veel ruimte die beter kan worden benut. Door meer geclusterd parkeren toe te passen, wordt ruimte gemaakt voor woningbouw, groen en verblijf. Door parkeergebouwen aan de rand van het centrum te plaatsen, komt in het centrum openbare ruimte vrij voor voetgangers en fietsers. Deze ruimte kan onder meer worden ingezet voor klimaatmaatregelen.

Daarnaast worden de komende jaren diverse inbreidingsplannen ontwikkeld. De parkeeropgave van toekomstige woonontwikkelingen in het centrum kan niet worden afgewenteld op de openbare ruimte. Het geconcentreerd parkeren van langparkeerders op enige afstand van de woning past in het gemeentelijke beleid. Een herijking van de doelen van de verschillende parkeervoorzieningen is nodig (kort/bezoekers parkeren of lang/abonnementhouders parkeren). In de huidige situatie wordt door centrumbezoekers (langparkeerders) ook (gratis) geparkeerd in het stationsgebied. Wanneer in het stationsgebied een ander parkeerregime wordt ingevoerd, heeft dit effecten op het parkeren in het hele centrum.

In het onderzoek Geclusterd parkeren centrum wordt gekeken naar de beste locaties voor parkeren voor nieuwe bewoners en bezoekers en voor de clustering van bestaande publieke parkeerplaatsen waardoor een leefbaar en aantrekkelijk centrum ontstaat.

Inhoud van de onderzoeksvraag

- Onderzoek naar geclusterd parkeren, met daarin een visie op de verschillende parkeerfaciliteiten en de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in het centrum

Risico's en afhankelijkheden:

- Zonder het clusteren van autoparkeren is er niet voldoende ruimte in het centrum om klimaat- en woningbouwopgaven in te passen, met de bijkomstige gevolgen voor de toekomst.

Realisatietermijn:

2030-2035

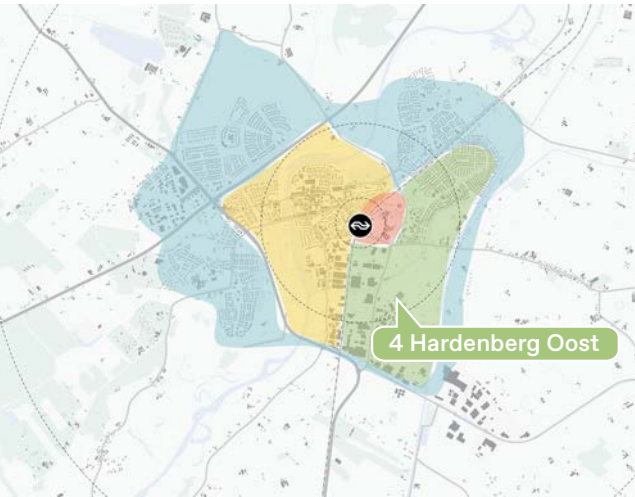
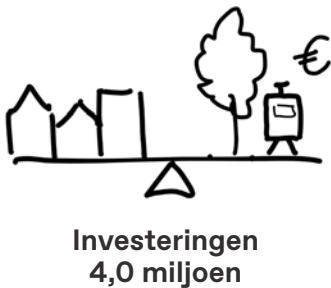
Betrokken partijen:

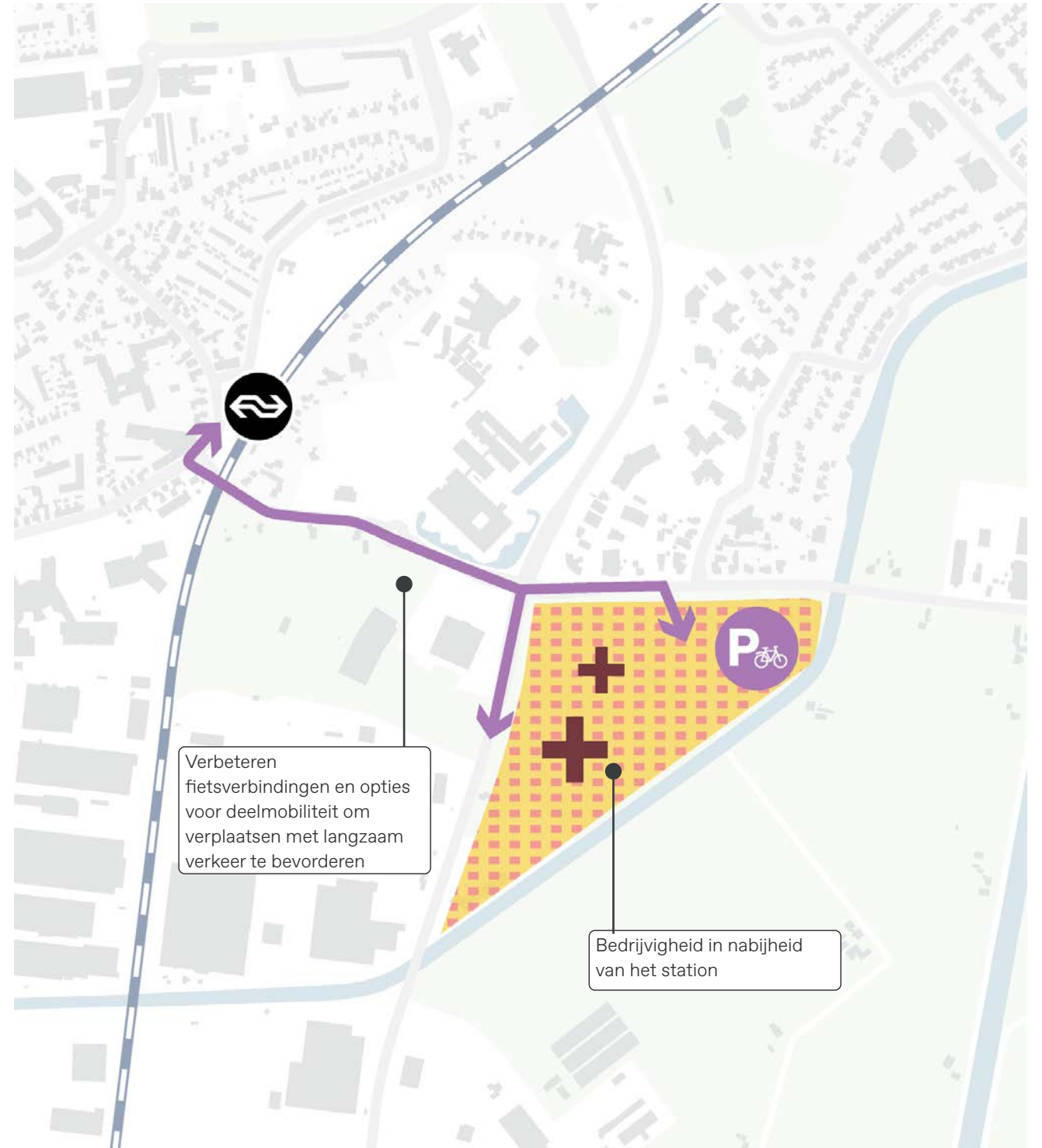
Bewoners, Ondernemers, Ontwikkelaars
Centrummanagement, Provincie Overijssel (in verband met buslijn), Gemeente Hardenberg

Werken in Zuidoost

Het zuidoosten van Hardenberg kenmerkt zich door bedrijvigheid. Nabij het station wordt deze bedrijvigheid verdicht. Naast strategisch gekozen nieuwe locaties voor bedrijvigheid wordt voor bestaande bedrijven ingezet op goede bereikbaarheid voor langzaam verkeer en OV. Slimme mobiliteitsoplossingen in de vorm van mobiliteitshubs op bedrijventerreinen, een veilige fietsinfrastructuur en bushaltes op centrale plekken maken het aantrekkelijk om op een andere manier dan met de auto naar het werk te gaan.

6 ha bedrijventerrein 1,5 km fietspad
12 woningen 10 aantal deelfietsen





Verbeteren
fietsverbindingen en opties
voor deelmobiliteit om
verplaatsen met langzaam
verkeer te bevorderen

Bedrijvigheid in nabijheid
van het station

Legenda:

-  Gemengd ontwikkelgebied
-  Fiets- en wandelroute verbeteren
-  Treinstation
-  Onderdoorgang
-  Fietsparkeerplaats

Referenties (linker pagina, boven naar beneden)

- *Vergroenen van bedrijventerrein. Majopperveld, Apeldoorn.*
- *Simpele groenstroken vergroenen het bedrijventerrein, locatie onbekend*
- *Deelfietsconcept voor bedrijventerrein in Oudsbergen*
- *Groene loper met publieke functies op bestaand bedrijventerrein. Werkspoorcampus Utrecht, Flux Landscape Architecture.*

De Boschkamp

De Boschkamp wordt een gemengd gebied nabij het station, met ruimte voor voornamelijk bedrijvigheid in milieucategorieën 1 en 2, waaronder 12 woon-werkkavels. In het plan wordt de bestaande hoofdgroenstructuur zo veel mogelijk behouden, door het terrein met één ring te ontsluiten.

Inhoud van de opgave:

- Realisatie 6 hectare bedrijventerrein, in 23 uitgeefbare kavels, waaronder 12 kavels woon-werkkavels.

Risico’s en afhankelijkheden:

- De planprocedure loopt. Bezwaar en beroep is mogelijk

Realisatietermijn:

2027-2035

Betrokken partijen:

Gemeente Hardenberg

Aantrekkelijke fietsverbinding naar bedrijventerreinen

De bedrijventerreinen en de Boschkamp liggen nabij het station. Een aantrekkelijk deelmobiliteitssysteem motiveert werknemers en bezoekers om de trein te nemen en vervolgens de fiets te pakken voor de ‘last mile’. Samenwerking met bedrijven en de inzet van bijvoorbeeld het Vechtdal-deelfietsconcept met stallingsplekken op bedrijventerreinen kan dit helpen faciliteren.

Cruciaal is ook dat het aantrekkelijker wordt om de fiets te nemen dan de auto. Daarom realiseren we vrijliggende fietspaden naar en op de bedrijventerreinen, waarbij de fietser altijd voorrang heeft op de auto en zoveel mogelijk langs een groenstrook fietst.

Inhoud van de opgave:

- Goede fietspaden naar het bedrijventerrein (1,5 km vrijliggend fietspad) (Fietsplan Hardenberg)
- Fietsenstallingen met ruimte voor deelfietsen op het bedrijventerrein
- Deelfietsconcept op het bedrijventerrein met verbinding naar het station. Onderdeel van maatregelenpakket 1.3 (onderdeel van Programma Ruimte voor de Vecht en Regiodeal regio Zwolle)

Risico’s en afhankelijkheden:

- Aanleggen en verbeteren van fietsverbindingen naar en op bedrijventerreinen, aanbieden van deelmobiliteit. Dit geeft kansen om ook hier ruimte te maken voor klimaatmaatregelen doordat er minder noodzaak is voor gebruik van de auto.

Realisatietermijn:

2030-2035

Kosten:

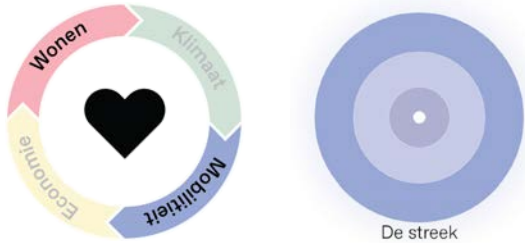
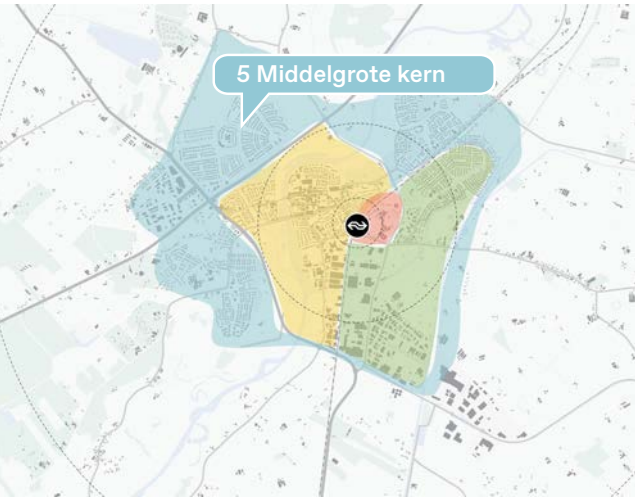
4,0 miljoen

Betrokken partijen:

Eigenaren van huidige bedrijven, Gemeente Hardenberg

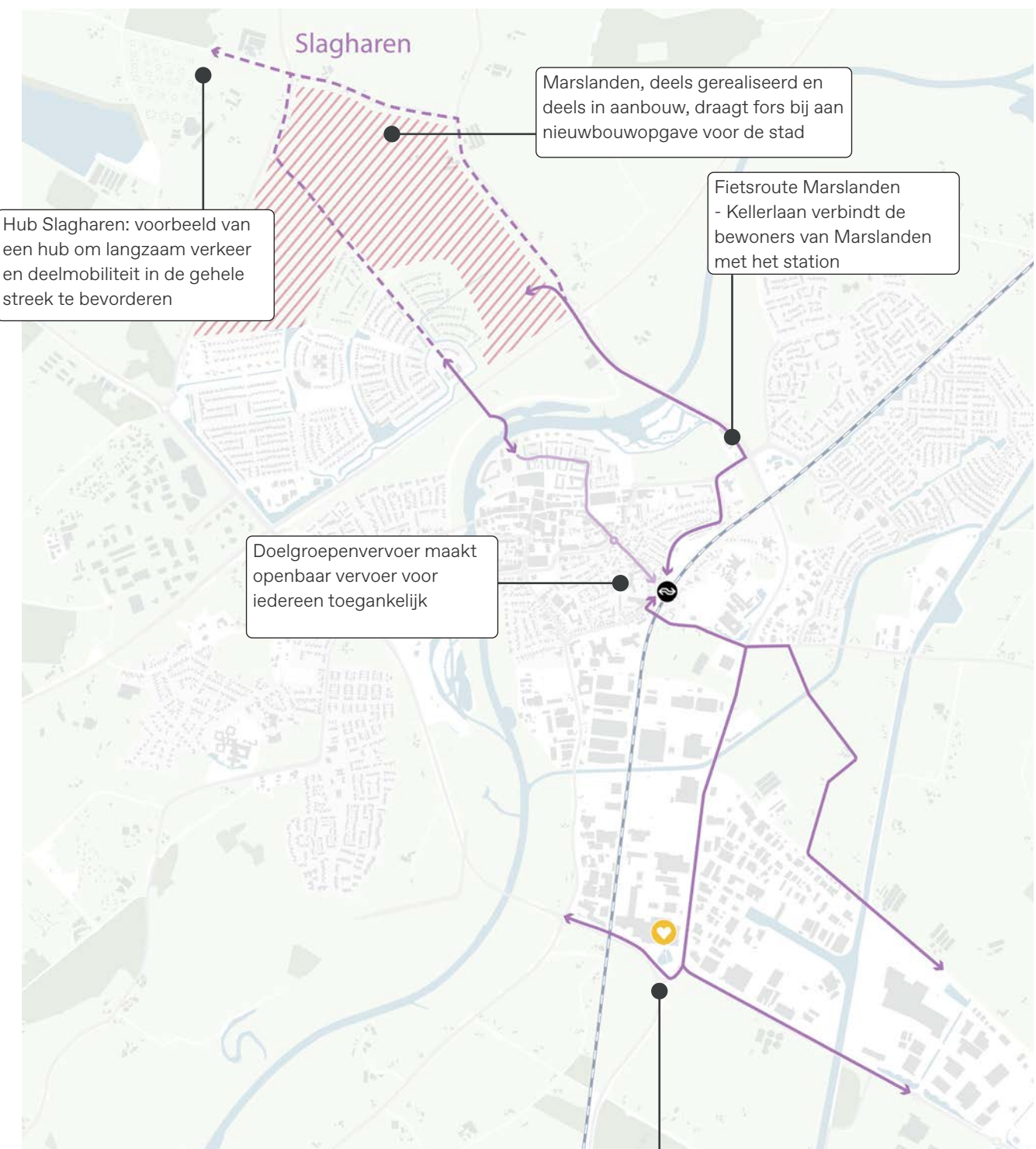
Goed verbonden regio

De enorme woningbouwopgave betreft zowel Hardenberg als de kleinere kernen rond de stad. Het is belangrijk dat mensen van alle leeftijden kunnen blijven wonen in eigen dorp of stad. De groei maakt het extra belangrijk om goede verbindingen naar het station en het centrum te realiseren. We zetten in op hoogwaardige fietsroutes van/ naar de buitenwijken en omliggende kernen en zorgen voor een goed netwerk van bussen om vervoer voor iedereen te waarborgen, in het belang van bereikbaarheid en inclusiviteit. De bouw van de hub Slagharen, ten noordwesten van de Marslanden, fungeert hierbij als aanjager. Zo wordt het ook voor mensen uit de streek aantrekkelijker om zich (deels) met ander vervoer dan de auto te verplaatsen.



Marslanden





Referenties (linker pagina, boven naar beneden)

- *De Drechthopper: collectief vervoer voor mensen die door een beperking geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Sociale dienst, Drechtsteden*
- *Collectieve tuinen, LieflandPARK, Utrecht. Heren 5 architecten.*
- *Mooie straten voor fiets en voetganger. Deuringerstraat, Enschede. BDG Architecten*
- *Fietsbrug over de Mark, voor 80% uit hergebruikt materiaal. Van Hoeven naar Zevenbergen*

Legenda:

- Woningbouw uitbreiding
- Fiets- en wandelroute verbeteren
- Doortrap routes
- Treinstation
- Onderdoorgang
- Uitgelichte ingreep op gebouw niveau

Maatregel 5.A

Marslanden

De ontwikkeling Marslanden betreft de grote ontwikkellocatie direct ten noorden van de Vecht en het centrum van Hardenberg. De Structuurvisie Marslanden omvat in totaal 3.500 woningen, waarvan zo'n 1.300 woningen al zijn gerealiseerd in Marslanden I en Marslanden II, fase I. In Marslanden II, fase II worden nog ruim 900 woningen gebouwd. De restcapaciteit is dus nog ca. 1.250 woningen.

Inhoud van de opgave:

- Marslanden II, fase 2: ca. 930 woningen
- Marslanden II op basis van de Structuurvisie nog ca. 1.250 woningen

Risico's en afhankelijkheden:

- Algemene marktrisico's, zoals conjunctuur.
- Bewoners Marslanden zijn afhankelijk van goede fietsverbindingen en bijbehorende bruggen om met de fiets naar het centrum en station te kunnen komen.

Realisatietermijn:

657 woningen 2025-2030 (Marslanden II, fase 2)
275 woningen 2030-2035 (Marslanden II, fase 2)
Marslanden II , fase 2 conform Actualisatie Woondeal West-Overijssel 2025-2030
1.250 woningen 2030-2040 (Marslanden III)

Betrokken partijen:

Roosdom Tijhuis, Gemeente Hardenberg

↓ Ontwerp voor nieuwe woningen Marslanden, Hardenberg



Maatregel 5.B

Fietsroute naar Marslanden via Kellerlaan

De Vecht scheidt de Marslanden van het centrum en station. Goede oversteken over de Vecht zijn van belang om het aantrekkelijk te maken om per fiets naar het centrum of het station te gaan. De J.C. Kellerlaan is een belangrijk onderdeel in het fietsnetwerk, zeker gezien de nieuwe ontwikkelingen in de Marslanden. Voor een deel van de nieuwe bewoners is de J.C. Keilerlaan de snelste route naar het station en centrum/ziekenhuis.

Inhoud van de opgave:

- Verbreden aanwezige fietspad om in twee richtingen te kunnen fietsen. Lengte ca 2 km. Noodzakelijk breedte 3,5m.
- De nieuwe brug over de Vecht vraagt om een locatiespecifieke uitwerking.

Risico's en afhankelijkheden:

- (Toekomstige) bewoners zijn afhankelijk van de fietsverbinding om snel en veilig naar het centrum en station te fietsen. De fietsverbinding bereikt een grote groep mensen.
- De inpassing van bestaande kunstwerken en bomen in de nieuwe fietsroute wordt een lastige en belangrijke ontwerpopgave.

Realisatietermijn:

2035-2040

Kosten:

7,6 miljoen

Betrokken partijen:

Waterschap, Gemeente Hardenberg

Hub Slagharen

In de kern Slagharen wordt een regionale mobiliteitshub gerealiseerd. Hiervoor is het noodzakelijk om het kruispunt van de N377 met de Zwartedijk/Herenstraat aan te passen en een keermogelijkheid voor bussen te realiseren. In de mobiliteitshub komen alle buslijnen van de regio samen. Het huidige lijnennet wordt opgefrist en gestrekt vormgegeven waardoor er rechtstreekse verbindingen ontstaan tussen de dorpen Balkbrug/ Dedemsvaart en station Hardenberg. Op de mobiliteitshub worden minstens 4 bushaltes gerealiseerd, alsook deelmobiliteit en goede parkeerfaciliteiten voor de fiets. De wens is om de hub aan maatschappelijke voorzieningen te knopen. Mogelijk zijn voor het realiseren van deze hub nog gronden van derden noodzakelijk. Door de buslijnen te verbeteren, wordt station Hardenberg beter bediend dan nu het geval is en wordt het reizen via Hardenberg naar Emmen en later naar Groningen interessanter voor inwoners in de kernen langs de N377.

De aanleg van de mobiliteitshub wordt gecombineerd met het groot onderhoud van de provincie aan de N377. De provincie verleent een subsidie van 4 ton voor de hub, de gemeente een bijdrage van 6 ton. Het aanpassen van de traverse N377, inclusief het goed inpassen van de hub, is een kostbare aangelegenheid.

- Inhoud van de opgave:**
- Hub met ruimte voor 4 bushaltes, inclusief goede wacht- en fietsparkeervoorzieningen en deelmobiliteit.
 - Verbetering buslijnen

- Risico's en afhankelijkheden:**
- Integrale aanpak vraagt om samenwerking en commitment tussen verschillende overheden

Realisatietermijn:
<2030

Kosten:
2,9 miljoen

Betrokken partijen:
Vervoersmaatschappijen, Provincie, Gemeente Hardenberg.

Vervoer voor iedereen

De gemeente onderzoekt het komend jaar samen met de provincie de mogelijkheid voor een integraal vervoerssysteem, aanvullend op de reeds bestaande openbaar-vervoerssystemen. We streven naar een situatie waarbij OV en doelgroepenvervoer zoveel mogelijk samenkomen in een integraal vervoerssysteem waarvan iedereen gebruik kan maken. Dit betekent niet alleen fysieke, maar ook financiële toegankelijkheid.

Een dergelijk systeem is vooral van meerwaarde op relaties waar nu geen regulier openbaar vervoer rijdt, maar heeft ook een feederfunctie richting station Hardenberg. Dit geldt zowel voor de woonwijken, bedrijventerreinen als de kleine dorpen rondom Hardenberg. De 'first' en 'last mile' zijn belangrijke onderdelen van de ketenreis. Met een dergelijk systeem maak je het station voor iedereen bereikbaar.

In 2027 starten we met een flexibel vervoersconcept onder de noemer FlexRRReis in de stad Hardenberg en het buitengebied ten zuidoosten van Hardenberg. Als deze pilot positieve resultaten heeft, schalen we het concept verder op naar de gemeente Hardenberg, Vechtdal en uiteindelijk Overijssel-breed.

- Inhoud van de onderzoeksvraag:**
- Onderzoek naar doelgroepenvervoer als onderdeel van het OV-systeem door middel van een pilot met het concept FlexRRReis

- Inhoud van de opgave:**
- Ontwikkelen van een vervoerssysteem voor iedereen door het opschalen van de pilot met het FlexRRReis-concept in de stad Hardenberg en het buitengebied rondom Radewijk en Bruchterveld

- Risico's en afhankelijkheden:**
- Zonder doelgroepenvervoerssysteem blijft het buitengebied slecht toegankelijk met OV, waardoor de auto de beste optie blijft voor inwoners.

Onderzoekstermijn:
2025 - 2029

Realisatietermijn:
2030 - 2035

Betrokken partijen:
Provincie, vervoerders, buurtbusverenigingen, Gemeente Hardenberg.

Maatregel 5.E

Fietsverbindingen naar de regio

Ons fietsplan zet in op de verbetering van de fietsverbindingen vanuit de kernen naar de twee hoofdkernen. Met name de verbindingen vanuit de omliggende dorpen naar Hardenberg zijn van belang. In 2025/2026 verbeteren we de fietsverbinding tussen Slagharen en Hardenberg. De focus ligt op vergroten van de veiligheid en het verhogen van het comfort. Dit doen we door de route deels in te richten als fietsstraat, waardoor een logische, complete fietsroute ontstaat.

De verbetering van de kwaliteit van de fietsverbinding tussen Hardenberg en Gramsbergen is voor 2030 gereed. De verbetering omvat de verbreding van het fietspad, voorrang voor de fietser en slimme verkeerslichten om de wachttijden te verkorten. Hoewel Gramsbergen een eigen station heeft, is de aantrekkingskracht van station Hardenberg groot. Dit heeft onder meer te maken met de lage frequentie van halteren op station Gramsbergen. Ook vertrekt vanaf Hardenberg de trein naar Almelo.

Inhoud van de opgave:

- 12 km fietspad. Twee richtingen, vrijliggend fietspad, ongeveer 4m breed.

Risico's en afhankelijkheden:

- Veilige en aantrekkelijke fietspaden zijn van belang om iedereen in het buitengebied goed te verbinden met het station en de stad.

Realisatietermijn:

2030 - 2035

Kosten:

17,7 miljoen

Betrokken partijen:

Provincie, gemeente Hardenberg

Colofon

Maatregelenboek Stationsomgeving Hardenberg

Onderdeel van NOVEX-gebied Regio Zwolle, Programma Stationsomgevingen

februari 2026

In opdracht van

Gemeente Hardenberg, Gemeente Hoogeveen, Gemeente Raalte, Gemeente Meppel, Gemeente Steenwijkerland en Gemeente Kampen

Samengesteld door

De Zwarte Hond
info@dezwartehond.nl

Kade 75
info@kade75.nl

In samenwerking met

Maatregelen met betrekking tot de Regionale Sponsstrategie zijn geschreven in samenwerking met Bureau MA.AN en Hydrologic.

Regio Zwolle
Provincie Overijssel
Provincie Drenthe
NoordOost ProRail
NoordOost NS
Waterschap Drents Overijsselse Delta
Waterschap Vechtstromen



Disclaimer

1. Karakter van de ramingen
De in deze rapportage opgenomen verkennende investeringsramingen zijn indicatief van aard en gebaseerd op het maatregelenboek zoals dit ambtelijk met de gemeente is afgestemd. De ramingen vormen geen formele begrotingen, geen basis voor krediet- of budgetaanvragen en evenmin een representatie van vigerend beleid.

2. Doel en gebruikscontext
De informatie is opgesteld ten behoeve van ambtelijk en interbestuurlijk beraad tussen betrokken bestuurslagen, overheden en instanties. In de onderbouwing kunnen beleidsmatige interpretaties voorkomen, passend bij het verkennende karakter van deze fase.

3. Reikwijdte van de prognoses
De ramingen geven uitsluitend een prognose van het mogelijke toekomstige investeringsvolume dat samenhangt met een selectie van ingrepen en maatregelen uit het maatregelenboek. De veronderstelde dekking en financiering betreft een toekomstige verantwoordelijkheid van meerdere partijen en potentiële exploitaties.

4. Aggregatie en functionele samenhang
Afzonderlijke ingrepen zijn geaggregeerd op maatregelniveau, omdat zij na ambtelijke afstemming in functionele zin niet los van elkaar worden beschouwd. De samengevoegde presentatie dient daarmee de inhoudelijke samenhang en de planlogica van de betreffende maatregelen.

5. Inhoud en aard van de kosten
De ramingen hebben uitsluitend betrekking op all-in investeringskosten, waaronder: grondinbreng, bouw- en realisatiekosten, voorbereidings- en begeleidingskosten, rente, indexering en onvoorzien. Zij vormen nadrukkelijk geen bedrijfsmatige exploitatieberekening en geen businesscase.

6. Bandbreedte en onzekerheden
Met het oog op de complexiteit van de opgaven en de benodigde nadere planuitwerking is een aanvullende opslag met een bandbreedte van 40% toegepast.

7. Presentatie van bedragen
In het licht van de interbestuurlijke samenwerking tussen verschillende overheden zijn de investeringsbedragen integraal inclusief BTW weergegeven.

